Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 2A 11059 E 8/94 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00



Stadtbahn-Kur

HENNIGSDORF:
Hochleistungslok

WEYHE/DREYE:
Betriebsbesichtigung

WITTENBERG:
TT-Bw-Anlage

MYRDAL:
Flåmsbanen





Transalpin
von Roco
Bubikopf
von Fleischmann



trans press EISENBAHN-VIDEOS

RioGrande Videothek

NEU

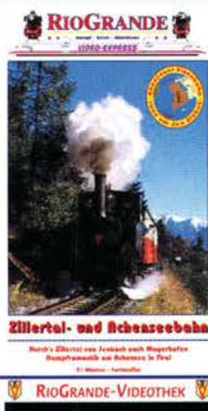
Außergewöhnliche Aufnahmen in hervorragender Qualität, ein interessantes inhaltliches Konzept und der günstige Preis – die meisten Videos kosten bei 55 min. Laufzeit zwischen 29,95 und 39,90 DM – haben die RIO GRANDE-Videos schnell zu den beliebtesten Eisenbahn-Videos werden lassen.

Ob historische Dampfzüge, moderne Traktionen oder landschaftlich einmalige Strecken – diese Videos begeistern den Eisenbahn-Freund und die ganze Familie!

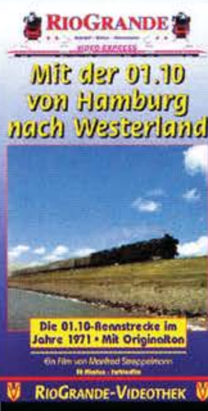
Bauen Sie sich Ihre eigene Eisenbahn-Videothek auf – mit den preisgünstigen RIO GRANDE-Qualitäts-Videos. Natürlich nur von transpress.



Rio Grande
Dampfschmalspurbahn in den Rockies;
55 min
DM **39,90**/öS **359,–**/sFr **39,90**
Best.-Nr. **72108**



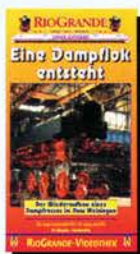
Zillertal- und Achenseebahn
51 min
DM **39,90**/öS **359,–**/sFr **39,90**
Best.-Nr. **72104**



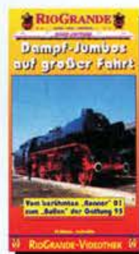
Mit der 01.10 von Hamburg nach Westerland
58 min
DM **49,90**/öS **449,–**/sFr **49,90**
Best.-Nr. **72109**



Dampf und Donner im Weserbergland
Die Ottenberger 44
55 min
DM **49,90**/öS **449,–**/sFr **49,90**
Best.-Nr. **72111**



Eine Dampflok entsteht
Der Wiederaufbau eines Dampfrosses
55 min
DM **29,95**/öS **270,–**/
sFr **29,95**
Best.-Nr. **72000**



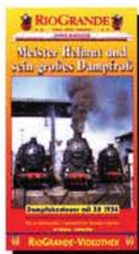
Dampflok-Jumbos auf großer Fahrt
55 min
DM **29,95**/öS **270,–**/
sFr **29,95**
Best.-Nr. **72001**



#
150 Jahre erste Fernbahn in Deutschland
58 min
DM **29,95**/öS **270,–**/



Gute alte Dampfeisenbahn
Dampf-Nostalgie zw. Halle und Harz; 58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72004**



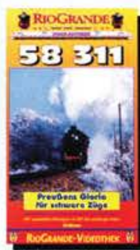
Meister Helmut und sein großes Dampfroß
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72017**



ICE
Der deutsche Superzug
55 min
DM **29,95**/öS **270,–**/
sFr **29,95**
Best.-Nr. **72020**



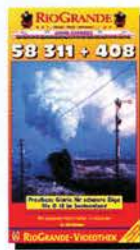
Donald Duck auf Schienen
Lufthansa-Airport-Expreß
50 min
DM **29,95**/öS **270,–**/
sFr **29,95**
Best.-Nr. **72021**



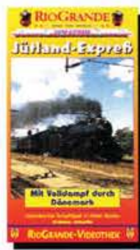
58 311
Preußens Gloria für schwere Züge
58 min
DM **59,90**/öS **539,–**/
sFr **59,90**
Best.-Nr. **72032**



58 408
Die G 12 im Sachsenland
58 min
DM **59,90**/öS **539,–**/
sFr **59,90**
Best.-Nr. **72033**



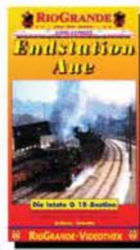
I58 311 + 58 408
auf einer Kassette
2 × 58 min
DM **99,90**/öS **899,–**/
sFr **99,90**
Best.-Nr. **72034**



Jütland-Expreß
Mit Volldampf durch Dänemark
55 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. 72041



Eine Dampflok kehrt heim
58 1111 auf Erzgebirgsstrecken
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72047**



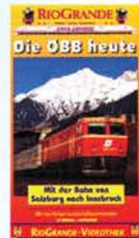
Endstation Aue
Die letzte G 12-Bastion
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72048**



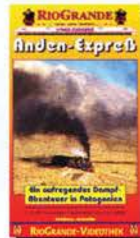
Endstation Aue + Eine Dampflok kehrt heim
auf einer Kassette
2 × 58 min
DM **59,90**/öS **539,–**/
sFr **59,90**
Best.-Nr. **72049**



Das Öchsle
Warthausen–Ochsenhausen
55 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72075**



Die ÖBB heute:
Salzburg–Innsbruck
40 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72078**



Anden-Expreß
Dampf-Abenteuer in Patagonien
50 min
DM **29,95**/öS **270,–**/
sFr **29,95**
Best.-Nr. **72082**



Die Ammertalbahn
Tübingen–Entringen
50 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72083**

Erhältlich überall im Buch- und Bahnhofsbuchhandel
oder senden Sie Ihre Bestellung an
Motorbuch-Versand · Postfach 10 37 43 · 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 22 / ab 16.00 Uhr (07 11) 2 10 80-0 Fax 2 36 04 15
Lieferbedingungen: Die gelieferten Videos bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum. Versandkostenanteil Inland DM 5,– / ab Bestellwert DM 150,– porto- und verpackungsfrei / europ. Ausland DM 12,– (nur Nachnahme). Rücknahme und Umtausch sind ausgeschlossen.

Anzahl	Bestell-Nr.	Kurztitel	Preis

ME 8/94

Name ____________________

Kunden-Nr. ____________________

Straße ____________________

PLZ/Ort ____________________

Modell Eisen Bahner

INHALT 8'94



MOROP, der europäische Modellbahndachverband, tagt dieses Jahr in Norwegen. Eine der reizvollsten Bahnen dortzulande ist die Flåmsbanen. Sie steigt auf etwa 20 Kilometer Länge von 800m Höhe hinab bis zum Fjord. **Seite 18.**

Zum Titelbild:
Ein in der Berliner Eisenbahngeschichte noch nie dagewesenes Ereignis beginnt seinen Lauf zu nehmen: Die Stadtbahn, Hauptschlagader des Fern- und des innerstädtischen S-Bahnverkehrs, wird durch eine 31 Monate währende Großoperation in zwei Etappen stillgelegt und saniert. Das bringt für Bahnbenutzer manche Schwierigkeit mit sich – das ist für Eisenbahnfans ein faszinierendes Erlebnis.
Wie immer unterbreitet MEB seinen eigenen Vorschlag zur Lösung der Probleme. Die S-Bahn ist von Lima, das Auto von Kibri, der Bahnsteig von Faller, die Figuren von Preiser. Foto: A. Stirl

VORBILD

MODELL





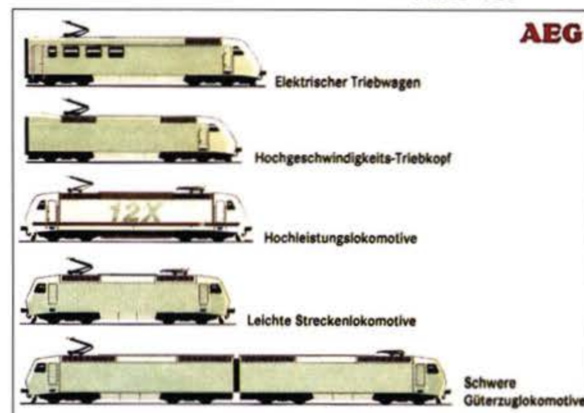
Der Arbeitsplatz eines Urmodellbauers. Urmodelle sind die Basis für Schleuderguß bei der Firma Weinert in Weyhe/Dreye. Was es sonst mit dem Kleinserienhersteller im Niedersächsischen auf sich hat, erfuhren wir bei der Betriebsbesichtigung. **Seite 42.**



TEST: Sechsteilig und 1720 mm lang ist das Modell des österreichischen IC Transalpin, den Roco in Salzburg aufs H0-Modellgleis stellte. Der lokomotivbespannte Triebwagenzug hält trotz seiner Länge auch mit Steuerwagen voran präzise am Halt zeigenden Signal.
Was sonst noch zur Freude der Modellbahner installiert wurde und wie die 64 355 von Fleischmann gelungen ist, erklären die ausführlichen Testberichte auf den **Seiten 34** und **36.**

RUBRIKEN

Die 12 X ist das erste Fahrzeug einer neuen Triebfahrzeugfamilie der AEG in Modulbauweise. Als 128 001 rollte sie im Juli in Hennigsdorf aus der Halle. MEB bringt eine ausführliche Beschreibung der neuen Technik, die diese Lok charakterisiert. 1995 beginnt die Betriebserprobung. **Seite 18.**



JAKOBS WAR DOCH DER ERSTE

Schön, daß Herr Härtel in Heft 7/94 darauf hinweist, daß Gresley ab 1912 bei der GNR je zwei Wagenenden auf ein gemeinsames Drehgestell setzen ließ. Das hat aber nichts mit der Priorität der Jakobs-Drehgestelle zu tun. In Glasers Annalen, Band 93, Nr. 1129 vom 1. Juli 1924 liest man:
„Deshalb wurde im Jahre 1901 von dem damaligen Direktor der Waggonfabrik Rastatt, königl. Eisenbahn-Bauinspektor a.D. Baurat Jakobs (später im Vorstand des Vereins Deutscher Waggonfabriken) ein Entwurf für eine neuartige Ausführung von Eisenbahnfahrzeugen aufgestellt. Für diese Erfindung wurde am 10. April 1901 das deutsche Reichspatent Nr. 135392 Kl. 20d erteilt: Die Wagenkästen werden aus zwei oder mehr Abschnitten zusammengestellt. Zwischen je zwei derselben befinden sich die Aufhängung in einem Drehgestell und der Drehzapfen. An den äußeren Enden wird je nach Verwendungszweck oder Belastung eine Lenkachse oder ein Regeldrehgestell angeordnet. Auf diese Weise wird es ermöglicht, auf eine beliebig lange Zugeinheit die Wagenkästen aufzuhängen..."

H. Hoyer, 22559 Hamburg

Liebe Leser, unter der Überschrift MORAL veröffentlichten wir in Heft 7/94 auf dieser Seite eine Zuschrift, die ein angeblich schlechtes Lieferverhalten der Firma Schmidt electronic Systeme in Berlin schilderte. Wir konnten uns überzeugen, daß wesentliche Teile des Dargestellten so nicht stimmen. Wir möchten ausdrücklich erklären, daß Leserbriefe nicht die Meinung der Redaktion darstellen. Wir bitten gleichzeitig darum, das Forum, das wir mit dieser Seite zur Verfügung stellen, nicht zu mißbrauchen.

Ihre Redaktion MEB



ERLKÖNIG

Der Bericht in Heft 6/94 über die Entwicklung einer Dampflok in N, die nicht realisiert werden konnte, erinnert mich an das Schicksal eines anderen N-Erlkönigs, der wahrscheinlich auch in der DDR geboren worden ist. Die spanische Firma Ibertren bot einen Kran mit Beiwagen an, der, laut Bedienungsanleitung, die Nachbildung eines von der DR entwickelten und wohl in Magdeburg gebauten Eisenbahndampfkranes war. Da fast alle Modelle von Ibertren ihre Vorbilder bei der RENFE oder spanischen Privatbahnen hatten, nehme ich an, daß Ibertren die Formen für diesen Kran von Piko übernommen hat, als man in der DDR den Bau von N-Modellen aufgab.
Das Fahrzeug wurde in mehreren Farbvarianten angeboten, jedoch nicht in den Farben und mit dem Emblem der DR.

G. Sadek, 34125 Kassel

N-BAHN-LÜCKEN

Als N-Bahner der Epoche DR 4/5 schließe ich mich Herrn Bengsch im Juni-Heft an.Im Lokbereich wurden in N bislang vor allem Modelle von Vorbildern auf den Markt gebracht, die im gesamten Bundesgebiet verkehren.
Wenn dieses Jahr auch die Taigatrommel und das U-Boot der DR hinzukommen, bleiben die Wünsche V100, E 211, E 242 offen.
Im Reisezugwagenpark gibt es nur den aus Piko-Zeiten bekannten Doppelstockzug von Minitrix und die falschen Halberstädter von Arnold. Es erstaunt, daß es schon bald von den erst seit kurzer Zeit im Münchener Raum verkehrenden Doppelstockeinzelwagen geben soll. Doch DR-Reko- und Halberstädter Mitteleinstiegwagen (in vier Farbvarianten!) fehlen. Düster sieht es generell auch bei N-Auto-Modellen aus. An DDR-Fahrzeugen gibt es nur den Trabi und den Skoda-Lkw von Hruska.

M. Cyron, 01640 Coswig

★

Warum bringt Piko nicht die besten Modelle der ehemaligen N-Produktion als überarbeitete Neuauflagen zur nächsten Spielwarenmesse? Irgendwo müssen doch die alten Spritzgußformen noch sein, oder hat hier die Treuhand einmal mehr zugeschlagen?
Nicht jeder DR-begeisterte N-Bahner möchte das Pseudomodell des DR-Schnellzugwagens von Arnold auf seiner Anlage einsetzen. Mit dem jetzigen N-Angebot läßt sich kein vorbildgerechter DR-Zug bilden.

W. Hoffmann, 45257 Essen

NUR ZUM VERGNÜGEN

Die Aussage des Beitrags „Eine Anlage nur zum Vergnügen" in MODELLEISENBAHNER Heft 6/94 kann ich nur unterstützen, obwohl ich eher Nietzähler bin... Was Spaß macht, soll zählen!

R. Scholz, 09468 Geyer

★

So laienhaft finde ich die TT-Anlage des „Durchschnitt-Modellbahners" Schlapp gar nicht. Herr Schlapp verkörpert wohl 80 Prozent aller Modellbahner. Ich habe schon Anlagen von alten Hasen gesehen, da sind einem wirklich die Haare zu Berge gestanden. Selbst Märklin bringt es fertig, auf einer internationalen Ausstellung eine deutsche InterCity-103 vor einem italienischen Güterzug einzusetzen. Das hat man dann noch bewundert!

E. Wiesenfarth, 75175 Pforzheim

★

Welches Armutszeugnis für unser Hobby, daß ein Herr Schlapp sich mit seiner liebenswerten Anlage bisher nicht an die Öffentlichkeit wagte! Obgleich die Zeiten, in denen sich ein erwachsener Mann nur unter dem Deckmantel des „technischen Anschauungsmaterials" mit der kleinen Bahn beschäftigen durfte, längst vorbei sein sollten, wird in der Fachpresse nach wie vor so getan, als seien unbedingte Vorbildtreue und absolute Maßstäblichkeit die einzige Motivation für den Umgang mit der Modellbahn. Wie im Märchen von des Kaisers neuen Kleidern scheinen Heerscharen von Hobbyfreunden der Furcht zu erliegen für minderbemittelt gehalten zu werden, wenn sie keine Produkte kaufen, die so überdetailliert sind, daß sie zum rauhen Spielbetrieb gar nicht mehr taugen. Deshalb müssen wir uns an die eigene Nase fassen, wenn wir die hohen Preise für Modellbahnen beklagen. Es ist ja bezeichnend, daß man sich heutzutage regelrecht rechtfertigen muß, wenn man, wie es in der Überschrift so treffend zum Ausdruck kommt, „nur"(!) zum Vergnügen baut.
Ich möchte daher Herrn Schlapp zu seiner wunderschönen Anlage beglückwünschen. Viel mehr Hobbyfreunde sollten sich als Spieleisenbahner „outen" – dann brauchte uns um den Nachwuchs nicht bange zu sein.

H. Dittmann, 13507 Berlin

ZU FUß GEHEN

Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) Niedersachsen hat sich u.a. folgendes Ziel gesetzt (BUNDruf 3/94):
„Der Brockengipfel soll in Zukunft wieder ausschließlich zu Fuß erreichbar sein. Die Wiederinbetriebnahme der Brockenbahn hat einen Massenansturm hervorgerufen, der den Zielen des Nationalparks widerspricht."
Die Konsequenz: Gehbehinderte haben im Harz nichts zu suchen und bleiben künftig gefälligst zu Hause.
Doch nicht nur diese: „Wir müssen den gewaltigen Touristenströmen positiv entgegenwirken." Dr. Barth, Leiter des National Park West, am 9. März 1994 in der Goslarschen Zeitung.

R. Stranz, 21358 Mechtersen

UMRISSE UND PROFILE

Die Bezeichnung des im MEB 5/94 in der Drehscheibe abgebildeten motorlosen Profilmeßwagens ist nicht korrekt. Die DB ließ 1967 vier ehemalige Bi 29 (Donnerbüchsen) zu Umrißwagen umbauen. Die Wagen waren bei den BD Hannover, Essen. Nürnberg und Saarbrücken beheimatet und hatten unter den Bahndienstwagen den Nummernbereich 6200 bis 6399 plus Direktionskürzel. Mit Einführung der UIC-Wagennummern ab 30. Juni 1972 wurden die Wagen als Umrißwagen Bauart 746 bezeichnet. Aufgabe der Wagen ist es, Engstellen im Regellichtraum auf der freien Strecke zu kontrollieren, etwa bei Brückenbauwerken oder Felseinschnitten. Darüber hinaus wird mit diesen Fahrzeugen der Laufweg bei Lademaßüberschreitungen ausgemessen.

A. Polnik, 95445 Bayreuth

PANNE

Eine unbemerkt gebliebene Verwechslung war schuld, daß auf Seite 7 in Heft 7/94 eine falsche Karte erschienen ist. Wir bitten um Entschuldigung.

Liebe Leser,

Bald, nachdem ich zwölf Jahre alt geworden war, geschah das, worüber uns die Propaganda die schaurigsten zu erwartenden Dinge eingehämmert hatte: Deutschland verlor den Krieg, amerikanische Truppen besetzten meine Heimat, wenige Wochen später zogen sie ab und machten sowjetischen Einheiten Platz. Sie kamen mit Pferd und Wagen, was uns Dorfkinder ungemein erstaunte, denn nach der erlebten Technik von Wehrmacht und Army und unseren eigenen Vorstellungen von einer modernen Landwirtschaft mit Traktoren empfanden wir das als ungemein rückschrittlich.

Indes wurde uns mit der Zeit beigebracht, daß im Zusammenhang mit Roter Armee und Sowjetunion von Rückständigkeit überhaupt keine Rede sein könne, genau das Gegenteil sei richtig.

Das Ganze hat 50 Jahre gedauert. Die Eisenbahn hat im Zusammenhang mit den Besatzungstruppen – wie auch immer sie später genannt sein mögen – von Anbeginn eine Rolle gespielt. Sei es mit der Umnagelung auf Breitspur über Frankfurt (Oder) und Berlin bis hin nach Potsdam, um Stalin in seinem Sonderzug dorthin zur Konferenz zu bringen, sei es, um die Reparationsgüter abzufahren – unter denen sich unter anderem die gesamte elektrische Ausrüstung des mitteldeutschen Netzes einschließlich Kraftwerk, Unterwerke, Fern- und Fahrleitungen sowie Lokomotiven befand – oder sei es, um die Versorgung der westalliierten Truppen in Berlin sicherzustellen. Die Militärzüge zwischen der Bundesrepublik und Westberlin hatten generell Sonderstatus, fuhren stets unter Sonderüberwachung seitens der Hauptdispatcherleitung ohne Halt durch die DDR, wurden bei den Grenzübertritten nicht kontrolliert.

Und die Militärreisezüge von Moskau oder Brest nach Erfurt, Magdeburg oder Wünsdorf gehörten zum Alltag. Russische Weitstreckenwagen sind ein Thema für die Modellbahnerei geworden.

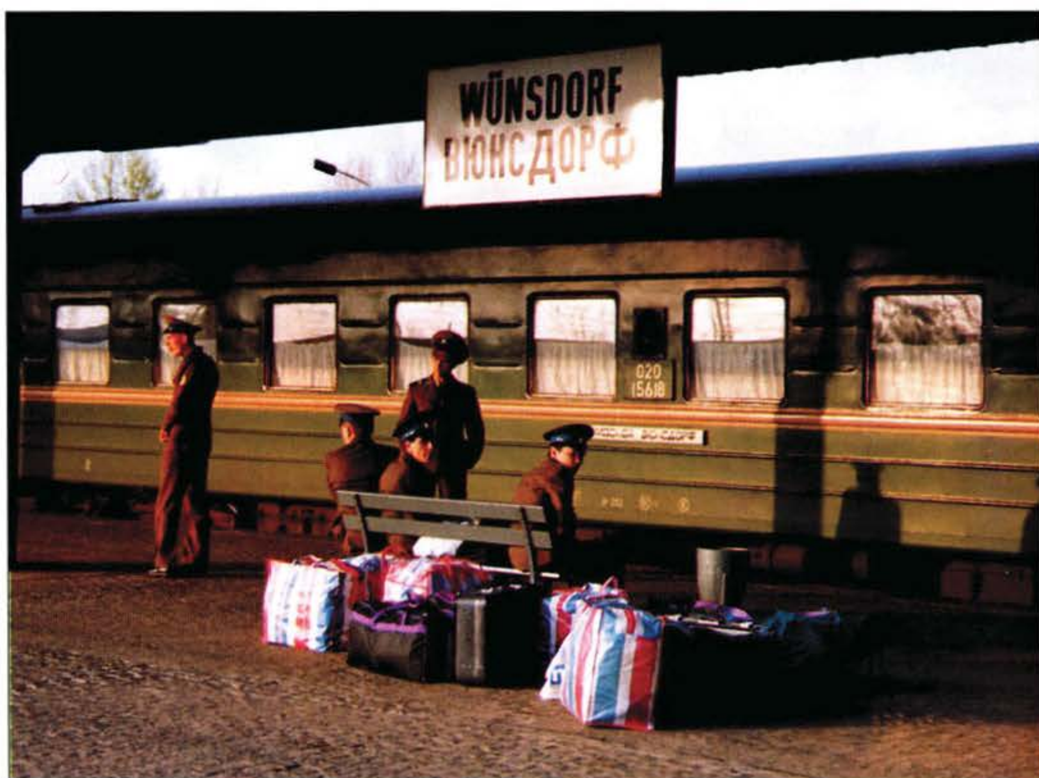
Sowjetische Truppen waren beteiligt am 17. Juni 1953, als sich die Bauarbeiter in der Berliner Stalinallee zum großen Protest erhoben, und sie standen am 13. August 1961 amerikanischen Soldaten gegenüber, als in Berlin die Mauer gezogen wurde. Sie hielten sich zurück, als dieselbe Mauer am 9. November 1989 fiel.

Nun ziehen sie ab, mit der Bahn über Mukran und weiter mit der Fähre bis Klaipeda. Die DB hat kostenlos Lokomotiven abgegeben, „Taigatrommeln", die einst aus der Sowjetunion für die DR importiert wurden. In Berlin gab der Senat im Juni eine öffentliche Abschiedsparty für alle vier Mächte mit viel Musik, deutsche Polizei- und Militärorchester wirkten mit, die Bevölkerung nahm Anteil.

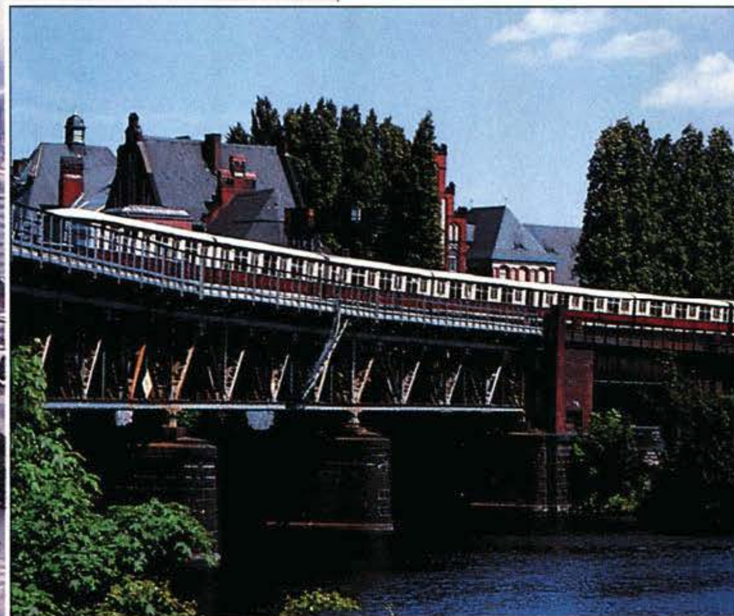
Als letzter wird der kommandierende General der sowjetischen Streitkräfte von Bundeskanzler Kohl verabschiedet und am 31. August in Wünsdorf das Licht ausschalten. Wünsdorf war Sitz des Oberkommandos der sowjetischen Truppen in Deutschland.

In welche Zukunft der General fahren wird, ist ungewiß. Gewiß ist hingegen, daß die jungen Soldaten, die im Licht einer noch müden Frühjahrssonne auf Bahnhof Wünsdorf dem Einsteigebefehl entgegenwarten, in naher Zukunft Schwieriges zu erwarten haben. Vom kärglichen Sold haben sie ein wenig Hab und Gut zusammengespart. Es hat in wenigen Taschen Platz und soll denen zu Hause zeigen, wo sie waren und was es dort zu kaufen gibt – ohne „in der Schlange zu stehen". Ob sie, die jungen Burschen, die Hefe im Teig des russischen Wirtschaftslebens sein werden, der ihn zum Aufgehen treibt? Oder ob sie ob des Gesehenen in Lethargie verfallen? Wünschen wir ihnen und uns, daß sie eines Tages als Touristen und selbstbewußte Bürger nach Deutschland als einem befreundeten Land zurückkehren, um ihren Kindern die Stätten zu zeigen, wo sie als junge Soldaten gedient haben.

F. Borchert



Mehr als Abschied von Wünsdorf: Das Ende einer Epoche.
Foto: Hafner



Brücken (Humboldthafen): 54 sind zu san

Als Berlin 1870 noch Hauptstadt des Königreiches Preußen war, konnten Besucher auf zwölf Eisenbahnendpunkten am Stadtrand ankommen. In die Stadt hinein gelangte man mit der Droschke, mit der Pferdebahn. August Orth, dem Architekten und Geheimen Baurat, schreibt



Foto: DB/Gauff

Der Zahn der Zeit hat an den Gewölben nicht nur genagt, sondern kräftig zugebissen: 1994, Hackescher Markt Richtung Alexanderplatz.





n zu erneuern.

Die Stadtbahn wird saniert

man die Idee für die verbindende Berliner Ringbahn und auch für die Ost-West-Querverbindung durch die Stadt zu. Wie dem auch sei: Nachdem der Ring bereits erste Konturen angenommen hatte, nutzten die Bahnbauer die Gunst der Stunde und begannen 1870 über dem gerade zugeschütteten Königsgraben vor der einstigen Stadtbefestigung eine 11,6 Kilometer lange Brücke mit 731 gemauerten Gewölbebögen zu errichten. Das gigantische Bauwerk zwischen Stralau und Charlottenburg überwand 56 Straßen und 7 Wasserwege. Als es 1882 beendet war, lagen auf dieser Brücke vier Gleise, waren acht Bahnhöfe errichtet, begannen sich in den Bögen Gewerbe mannigfacher Art einzurichten.

Von Stund an donnerten oben auf der Brücke Fernzüge und S-Bahnen durch den Stadtkern. Zunächst dampfbetrieben mit einer 2,5-min-Zugfolge (1905), ging die Stadt-Bahn ab 11. Juni 1928 auf den elektrischen Betrieb über. Zur Zeit der Olympischen Spiele in Berlin verdichtete sich die Zugfolge auf 90 Sekunden.

Die hohe Belastung während der Dampfzeit hatte zwischen 1922 und 1932 eine Grundsanierung nötig gemacht. Mit über 200 Millionen Reisenden pro Jahr hatten selbst die weitsichtigen Stadtplaner des vorigen Jahrhunderts nicht gerechnet.

Nach dem Krieg fuhr der erste elektrische S-Bahnzug am 6. Juni ➪



Bisherige Sanierungsversuche führten zu keinem nennenswerten Erfolg: Hackescher Markt Richtung Alexanderplatz.

Bauablauf

Jahr	von	bis	Maßnahme
1994	04. 04.	14. 10.	Einrichtung der Fernbahngleise für S-Bahnbetrieb (Profilfreimachung, Stromschienenaufbau, Bauweichen)
	03. 10.		Einstellung des Fernverkehrs zwischen Hauptbahnhof und Zoo
	14. 10.	17. 10.	Verlegung S-Bahnverkehr zwischen Hauptbahnhof und Lehrter Bahnhof
	28. 10.	30. 10.	Verlegung S-Bahnverkehr zwischen Lehrter Bahnhof und Zoo
	10/94	01/95	Rückbau S-Bahn (Gleise und alle bahntechnischen Ausrüstungen)
	10/94	05/96	Gleisfelderweiterungen Hauptbahnhof (12.000 m² und Zoo (300 m²) einschl. Fernbahnsteige mit ICE-Niveau
1995	12/94	08/95	Halbseitige Sanierung der Bögen, Herstellung der Fahrbahnplatte, Sanierung bzw. Neubau der Brücken
	07/95	01/96	Aufbau S-Bahngleise, Signaltechnik, Bereichsstellrechner Hauptbahnhof, Friedrichstraße, Zoo (S-Bahn)
1996	01/96		Rückschwenkung S-Bahn in Endzustand
	02/96	04/96	Rückbau der Fernbahngleise und aller bahntechnischen Ausrüstungen
	03/96	10/96	wie 12/94 bis 08/95, jedoch südliche (Fernbahn-)Hälfte
	10/96	05/97	Aufbau Fernbahngleise, Fahrleitung, Signaltechnik



Belastungen: In den Spitzenzeiten begegnen sich jede Minute zwei S-Bahnzüge (Spreebogen; unten); die beiden Diesellokomotiven (Jannowitzbrücke; oben) wiegen zusammen 160 Tonnen.





Eisenbahn-Directions-Bezirk Berlin.

Erscheint regelmäßig zweimal in jedem Monat. | **Amtsblatt.** | Weitere Ausgaben erfolgen nach Bedarf.

No. 11. | Berlin, den 6. Februar. | 1882.

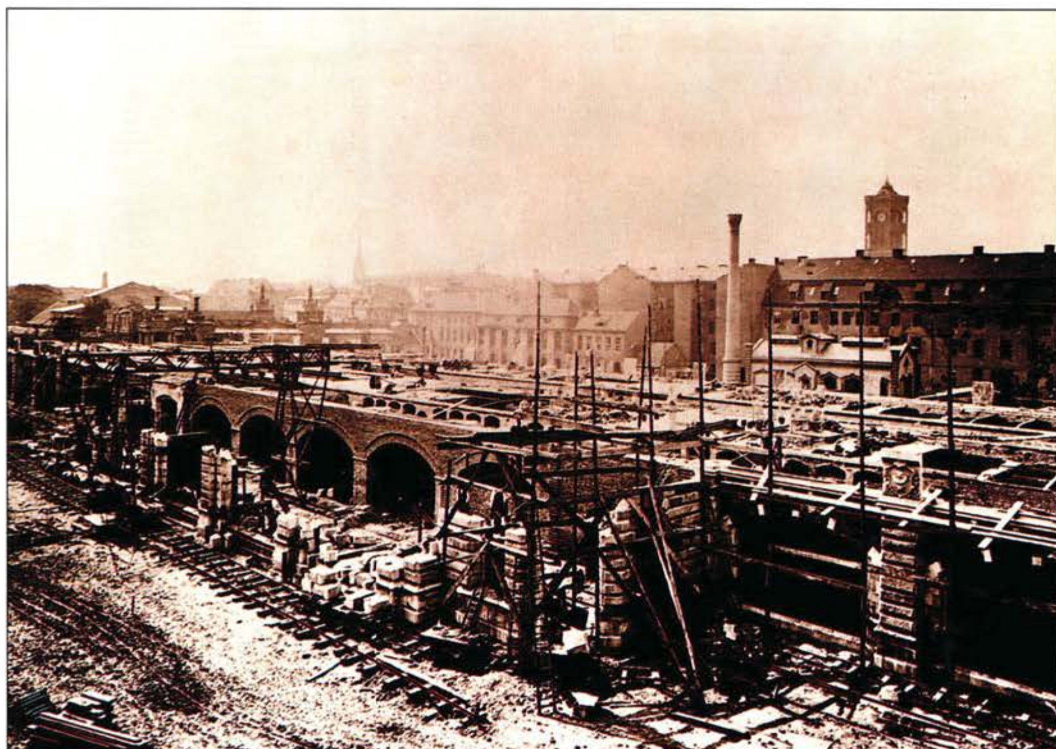
Verfügungen.

Eröffnung der Berliner Stadtbahn.

Am 7. Februar cr. wird die Berliner Stadteisenbahn mit den Stationen: Schlesischer Bahnhof, Jannowitzbrücke, Alexanderplatz, Börse, Friedrichstraße, Lehrter Bahnhof, Bellevue, Zoologischer Garten, Charlottenburg und Westend für den **Localverkehr** eröffnet. Der bereits veröffentlichte Fahrplan und Tarif für die Berliner Stadt- und Ringbahn tritt daher mit dem 7. Februar cr. in Kraft. (II. A. 7639 vom 31. Januar cr.)

Quelle: Landesbildstelle Berlin

Unten: Über dem zugeschütteten Königsgraben wird das Stadtbahnviadukt gebaut: 1880, zwischen Hackescher Markt und Alexanderplatz.



Quelle: Landesbildstelle Berlin

Baumaßnahmen

S-Bahn
- Grundinstandsetzung der Viaduktbogen, Abdichtung, Betonplatte als Fahrbahnträger und lastverteilendes Element,
- Grundinstandsetzung aller Gleisanlagen,
- Grundinstandsetzung aller Bahnstrom- und Sicherungsanlagen.

Fernbahn
- wie oben; zusätzlich:
- Bau ICE-gerechter Bahnsteige in Hbf und Zoo,
- Elektrifizierung.

S-Bahnhöfe
- Sanierung und Modernisierung (Fahrtreppen, Behindertenaufzüge, Blindenleit- und Informationssysteme) für Jannowitzbrücke, Alexanderplatz, Hackescher Markt, Friedrichstraße, Bellevue, Tiergarten.

Fernbahnhöfe
- Alexanderplatz: Heutiger Bahnsteig A wird für Regionalverkehr umgebaut; S-Bahnverkehr künftig nur noch vom Bahnsteig B;
- Friedrichstraße: Fernbahnteil wird für Regionalverkehr umgebaut.

1945. Die umfangreichen Bomben- und Granatenschäden waren fürs Erste notdürftig beseitigt. Eine alsbaldige Generalsanierung wäre sicher angezeigt gewesen. Indes: Zu einer Stadtbahnstillegung wollten sich die zuständigen Politiker weder vor dem 13. August 1961 noch danach entscheiden. So wurde die Stadtbahnstrecke von Kriegsende bis heute zu einer Dauerbaustelle. Die Bahnhöfe und Haltepunkte zwischen Ost- und Westkreuz wurden geflickt, umgebaut, saniert, verschandelt, rückgebaut, denkmalgeschützt, wieder umgebaut. Was litt, war die Riesenbrücke quer durch die Stadt. Hier fuhren inzwischen über 120 Tonnen schwere Diesellokomotiven auf den morschen Brückenbogen. Vereinzelte Versuche, Lösungen zur Verfestigung der Gewölbe zu suchen, scheiterten letztlich an fehlender Kapazität.
Am 2. Juni 1994 erklärten Peter Münchschwander, Vorstandsmitglied für Fahrweg der Deutschen Bahn AG, und Werner Remmert, Beauftragter der Konzernleitung und Leiter des Projektes, daß am

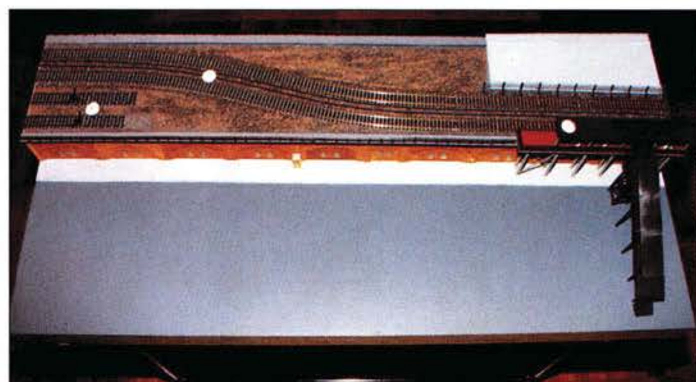
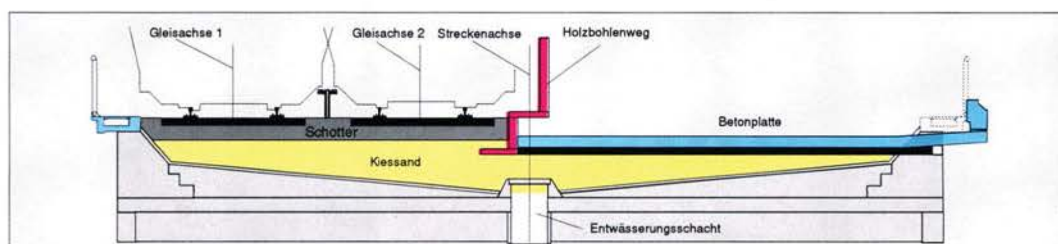


Foto: DB/Kirsche

Vorgesehener Behelfsbahnsteig am Fernbahngleis des Haltepunktes Hackescher Markt im Modell.



Stadtbahn-Fahrwegquerschnitt. Eine durchgehende Betonplatte soll künftig die Last aufnehmen und verteilen.



Gewölbenutzung: Viele Gewölbe mußten im Laufe der Zeit gesperrt werden, bereits sanierte (Hackescher Markt, Südseite) bringen der Bahn Geld.



Fotos: A. Stirl



Im letzten Jahr restauriert und elektrifiziert: Charlottenburg.

26. September 1994 bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1997 der Fernverkehr zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und Bahnhof Zoo eingestellt wird. In den dazwischen liegenden 31 Monaten soll der 8,8 Kilometer lange Streckenabschnitt Hauptbahnhof—Zoo vollständig erneuert und modernisiert werden: 68 km Schienen, 55.000 Schwellen, 100.000 m³ Schotter, 16.000m³ Beton und Mauerwerk, 20.000 m³ Kies und 6.000 t Stahlschrott sind zu beseitigen, 530 Viaduktbogen aufs Gesunde zurück- und wieder aufzubauen, zu reinigen, abzudichten und mit neuem Gleiskörper zu versehen, die Signalanlagen sind zu erneuern, ebenfalls die Stromversorgung samt allen Kabeln und Unterwerken, die Fernbahn ist zu elektrifizieren, 54 Brücken werden instandgesetzt, 10 Brücken müssen neu gebaut werden. Erschwerend kommt hinzu, daß die Stadtbahn für Baufahrzeuge von der Straße nicht zugänglich ist. Deshalb sind zusätzlich Auffahrrampen anzulegen.

Die Kosten wurden für die 31 Monate Bauzeit mit täglich über einer Million Mark angegeben.

Was das „Irre" an dem Projekt ist: Die S-Bahn wird durchfahren! Dazu soll sie zunächst die Fernbahngleise benutzen. In 16 Monaten Baufreiheit werden dann die jetzigen S-Bahngleise erneuert, im Januar 1996 wird rückgeschwenkt, und dann sind die Fernbahngleise dran, während die S-Bahn schon auf ihrem neuen Schienenweg rollt.

Die Erfolgsaussichten? Vorstandsmitglied Münchschwander räumt ein, daß Fehler möglich sein werden. Das spricht für Realitätssinn. Projektleiter Remmert appelliert an die Öffentlichkeit, durch Einsicht in die Notwendigkeit mitzuwirken – er will für umfassende Information sorgen. Das spricht für Verantwortungsbewußtsein. Beide versprechen, den Endtermin einzuhalten. Das spricht für Optimismus.

Es ist faszinierend, als Zeitgenosse solches mitzuerleben, und ich ziehe meinen Hut vor den Bahnbauern und den Bauherren gleichermaßen.

Fritz Borchert

Baudurchführung

- Der 8,8 km lange Stadtbahnabschnitt in Hochlage verfügt über keinen Straßenanschluß. Für Bauarbeiten werden an ausgewählten Punkten Rampen geschaffen.
- Der überwiegende Teil aller Materialtransporte muß über die Schiene parallel zum S-Bahn- und ab Hbf bzw. Zoo parallel zum Fernbahnbetrieb stattfinden.
- Ab 26. September 1994 wird der Fernreiseverkehr zwischen Hbf und Zoo unterbrochen, um die Fernbahngleise für den S-Bahnbetrieb nutzen zu können.
- Von Oktober 1994 bis Dezember 1995 werden die 530 Viaduktbogen der S-Bahnseite abgedichtet und erneuert. Zur besseren Lastverteilung wird eine Betonplatte aufgebracht. Gleichzeitig werden 54 Brücken instandgesetzt und 10 neu errichtet.
- Von Januar 1996 bis Mai 1997 erfolgen die gleichen Arbeiten an den Fernbahngleisen. Zusätzlich werden die Bahnsteigbereiche in Hbf und Zoo erweitert und die Strecke elektrifiziert.

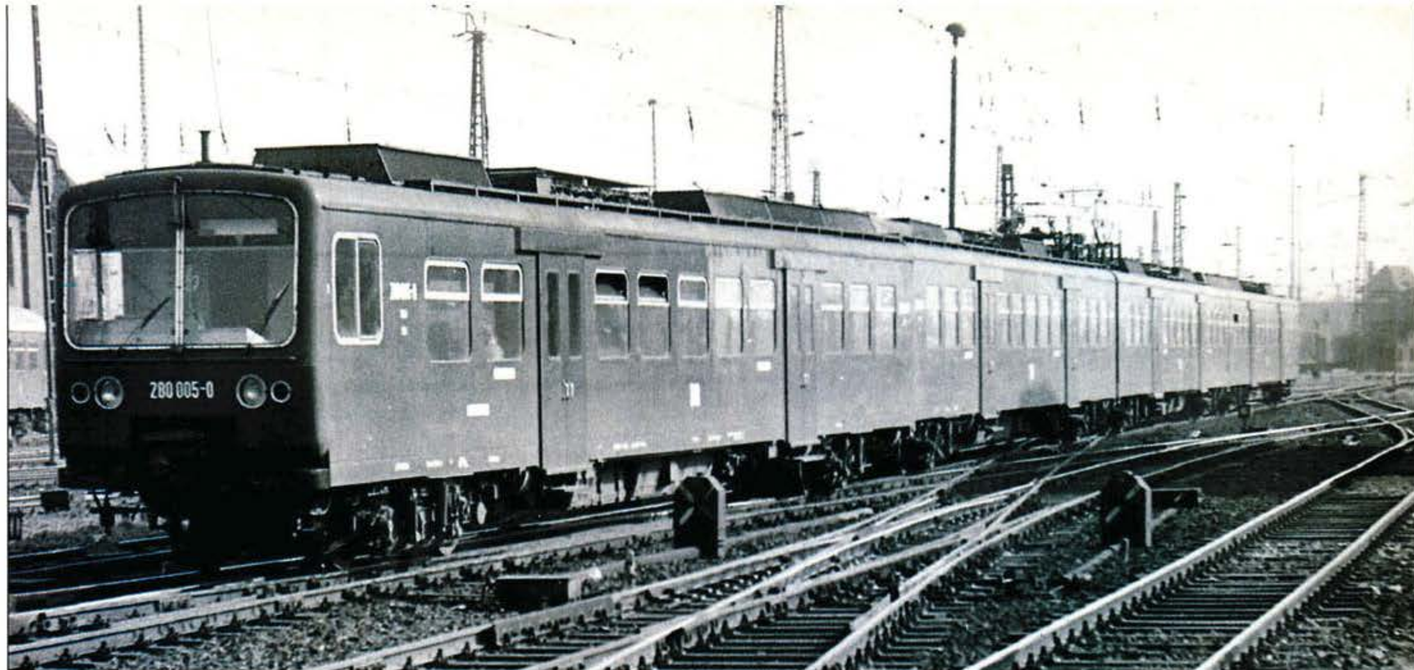
Verkehrliche Konsequenzen

Fernverkehr:

- Bereits seit Fahrplanwechsel am 29. Mai endet die IC-Linie 5 (Basel—Ruhrgebiet—Berlin) in Zoo. Da bis Zoo elektrifiziert ist, entfällt der bisherige Lokwechsel in Wannsee, wodurch sich die Fahrzeit um 14 min verkürzt hat.
- Ab 26. September enden alle Fernzüge in Hbf und Zoo.
- Die IC-Linie 7 (Hamburg—Berlin—Dresden) wird von Hamburg bis Zoo gefahren. In Nauen ist für Reisende nach Dresden ein Umsteigen am gleichen Bahnsteig in einen Flügelzug nach Dresden nötig (im Gegenlauf entsprechend).

S-Bahnverkehr

- Die S 46 (Königs Wusterhausen—Westend) wird über den südlichen Innenring geführt.
- Die S 3 (Potsdam—Erkner), S 5 (Charlottenburg—Strausberg), S 7 (Potsdam—Ahrensfelde), S 75 (Westkreuz—Ahrensfelde) und S 9 (Westkreuz—Schönefeld) fahren über die Stadtbahn mit einem Zugtakt von etwa 3 min.
- Die Haltepunkte Jannowitzbrücke, Bellevue und Tiergarten werden geschlossen, weil es keine Fernbahnsteige gibt und die Kosten für Behelfsbahnsteige wegen der geringen Reisendenanzahl in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen. Es werden Schienenersatzverkehre angeboten.
- Der Haltepunkt Hackescher Markt erhält wegen des hohen Reisendenaufkommens (tägl. 37.000) für die West-Ost-Richtung einen Ersatzbahnsteig.



Der 1979/80 nochmals zum Einsatz gebrachte Triebwagenzug ET 280 am 1. 6. 1979 von Wurzen kommend bei der Einfahrt in Leipzig Hbf.

Stadtschnellbahn Leipzig

Sie war die erste der ab Ende der sechziger Jahre zur Verbesserung des Personennahverkehrs in einigen Bezirksstädten und Ballungszentren der DDR eingerichteten Stadtschnellbahnen. Am 13. Juli 1994 konnte sie auf 25 größtenteils erfolgreiche Jahre zurückblicken.

Die Jungfernfahrt

Die Einwohner von Leipzig und der Region nahmen das neue Verkehrsmittel ebenso begeistert an, wie die zweimal jährlich zur Leipziger Messe kommenden Besucher. Allen Skeptikern zum Trotz, die wegen des Gemeinschaftsbetriebes mit Fernzügen auf den für die S-Bahn vorgesehenen Strecken unlösbare betriebliche Probleme befürchteten, bewährte sich das Verkehrsmittel. Der sehr dicht belegte Streckenteil zwischen dem Hauptbahnhof und Leipzig–Leutzsch erforderte für die S-Bahnzüge anfangs die Umleitung einiger Fernzüge über den nordwestlichen Güterring (Wahren–Mockau) mit geringer Fahrzeitverlängerung, bis die Sicherungsanlagen den neuen Betriebsverhältnissen angepaßt waren. Nach einer „Bauzeit" von nur sechs Monaten absolvierte am 12. Juli 1969 ein Sonderzug mit Fahrgästen ohne Schwierigkeiten die „Jungfernfahrt". Am nächsten Tag, einem Sonntag, gehörte die neue S-Bahn der Leipziger Bevölkerung und Besuchern der Stadt, die von der kostenlosen Benutzung der Züge einen überwältigenden Gebrauch machten. Gleiches geschah noch einmal am 14. Juli. Zahlreiche Fahrgäste, die an diesem Tag die Fahrt zur Arbeit mit der S-Bahn testen wollten, mußten Verspätungen in Kauf nehmen, weil viele Kinder- und Jugendgruppen von den Zügen für eine kostenlose Vergnügungsfahrt Besitz ergriffen hatten.

Ihre „Feuertaufe" bestand die S-Bahn bereits wenige Tage nach der Eröffnung, als zwischen 19. und 28. Juli 1969 für 30 000 Teilnehmer am V. Turn- und Sportfest der DDR 75 Sonderzüge gefahren wurden. Bereits kurze Zeit später benutzten dann täglich bis zu 30 000 Personen, größtenteils im Berufsverkehr, das neue Verkehrsmittel. Die Beförderungszahlen stiegen ständig an und erreichten mit den Erweiterungen des Einzugbereiches der S-Bahn im 20. Jahr ihrer Existenz mit 65000 Fahrgästen/Tag ihr Maximum.

Gegenwärtig ist die DB AG Betreiberin der Leipziger S-Bahn, deren Existenzgrundlage sich mit dem Übergang zur Marktwirtschaft gravierend verändert hat. War sie in der DDR Partner von Straßenbahn und Bus, so steht sie heute mit diesen um jeden Fahrgast im Wettstreit. Als weiterer Wettbewerber ist der enorm angestiegene Pkw-Verkehr hinzugekommen.



Noch im Sommer 1983 waren vereinzelt die blau-gelben S-Bahnzüge auf der Linie A anzutreffen: Hp Marienbrunn, vor der Weiterfahrt nach Gaschwitz.

Fotos und Zeichnung: D. Bäzold

Diese Veränderungen und der seit 1991 extreme Niedergang der produzierenden Bereiche nicht nur in Sachsen führten zu einem spürbaren Rückgang des Verkehrsaufkommens der Leipziger Stadtschnellbahn. Eine merkliche Veränderung nach oben erfuhren in den letzten Jahren lediglich die Fahrpreise. Vom 15. Juli 1969 an hatte ein Zweistufen-Tarif gegolten, 30 Pfennig für die Kurzstrecke bis fünf Stationen (ab 1974 Tarifstufe 1) und 50 Pfennig für den vollen Ring (ab 1974 Tarifstufe 2). Seit dem 1. März 1994 betragen die Preise exakt das Fünffache.

Das Streckenherz

Für den Schnellbahnbetrieb wurden als westlicher Teil eines herzförmigen Ringes (36,4 km) zwischen dem Hauptbahnhof und Gaschwitz die Streckengleise nach Weißenfels/Gera und ab Plagwitz über Markkleeberg West der eingleisige südwestliche Teil des Leipziger Güterrings verwendet. Im Ostteil des Ringes benutzt die S-Bahn die Streckengleise nach Werdau–Plauen–Hof, davon zwischen Stötteritz und Connewitz das Richtungsgleis nach Leipzig Hbf nur eingleisig.

Zur Eröffnung waren sieben neue Haltepunkte eingerichtet worden, teilweise mit nur einem Bahnsteig; bis 1973/74 kamen weitere drei hinzu. Im Hauptbahnhof wurden die Bahnsteiggleise 6 und 7 für den S-Bahnbetrieb ein-

gerichtet und die Gleisanlagen im Vorfeld entsprechend verändert. Die vom Ostteil des Ringes kommenden S-Bahnzüge und die dorthin ausfahrenden benutzen den Verkehrstunnel I, den sie spannungslos mit Schwung befahren müssen. Bedingt durch die Gleisanlagen in Gaschwitz war und ist ein gegenläufiger Ringbetrieb nicht möglich.

Die Fahrtrichtungen der Züge nach Gaschwitz über Plagwitz wurden mit „1 S" und nach Gaschwitz über Stötteritz mit „2 S" bezeichnet, die Linie mit „A". Ab 1. August 1969 war die „Ringfahrt" mit Umsteigen in Gaschwitz gestattet.

Sammlung: Bäzold

Werbeanzeige zur Leipziger Frühjahrsmesse 1970.

Einen planmäßigen Zugdurchlauf nach Borna, Espenhain und Altenburg bezog die DR als erweiterten Vorortverkehr von Anfang an in die Betriebsführung ein. Dadurch waren acht statt ursprünglich sechs Wagenzüge erforderlich.

Gescheitert ist dagegen die Anfang der siebziger Jahre im Rahmen eines Generalsverkehrsplanes für Leipzig konzipierte Erweiterung des S-Bahnbetriebes nach Bitterfeld, Eilenburg und Zeitz, über Thekla und Schönefeld nach Connewitz (äußerer Ostring) und in einer Südverbindung von der Lauer nach Connewitz mit der teilweisen Untergrundweiterführung in die City über den Bayerischen Bahnhof bis zum U-Bahntunnel im Hauptbahnhof.

Damit wäre die Bahn auf eine Betriebslänge von 360 km gekommen.

Die Netzerweiterungen

Der am 26. Mai 1974 eröffnete S-Bahnverkehr der Linie B nach Wurzen (25,8 km) erfolgt ebenfalls als Gemeinschaftsbetrieb mit den Fernzügen der Strecken nach Riesa, Döbeln und Trebsen. Die Einbeziehung von Personenzügen in den S-Bahnbetrieb ergab, daß einige Jahre mit Dampflok der Baureihe 35.10 bespannte S-Bahnzüge zwischen Leipzig Hbf und Borsdorf verkehrten und von den Ellok-Oldtimern der Baureihe 244 S-Bahnzüge nach Wurzen und zurück gefahren wurden.

Im östlichen Leipziger Vorortbereich wurden für die Linie zwei neue Haltepunkte errichtet. Zu diesem Zeitpunkt hatte am westlichen Stadtrand von Leipzig bereits der Bau der Satelliten-Wohnstadt Leipzig-Grünau für 100 000 Einwohner begonnen. Ausgehend vom Bahnhof Plagwitz wurde in der Folgezeit, angepaßt an die Ausdehnung des Wohngebietes, bis zum 19. Dezember 1983 etappenweise eine 4,6 km lange S-Bahn-Neubaustrecke (Linie C) mit vier Stationen in Betrieb genommen, teil- und zeitweise eingleisig. Nach dem Umbau der Gleisanlagen in Plagwitz erfolgt seit dem 3. Juni 1984 durchgängig zweigleisiger Betrieb bis zur Endstation Miltitzer Allee. Vom gleichen Tage an verkehrt die Linie A, zum besseren Anschluß des neuen Wohngebietes an die City, zwischen Miltitzer Allee und Gaschwitz über den Hauptbahnhof und Stötteritz. Die Züge der Linie C fahren seitdem von Plagwitz nach Gaschwitz über Markkleeberg West.

Wegen des großen Verkehrsaufkommens wurden ab Dezember 1986 in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich Züge zwischen Miltitzer Allee und Plagwitz gefahren. Mit der Fahrplan-Neugestaltung ab 31. Mai 1992 entfielen diese Züge und die Linienführung wurde geändert:

S 1: Miltitzer Allee–Leipzig–Borna,
S 2: Miltitzer Allee–Plagwitz–Gaschwitz,
S 3: Leipzig–Borsdorf–Wurzen.



Hellbraun-beiger Dreiwagenzug der Linie S 1 im Hp Anger–Crottendorf.

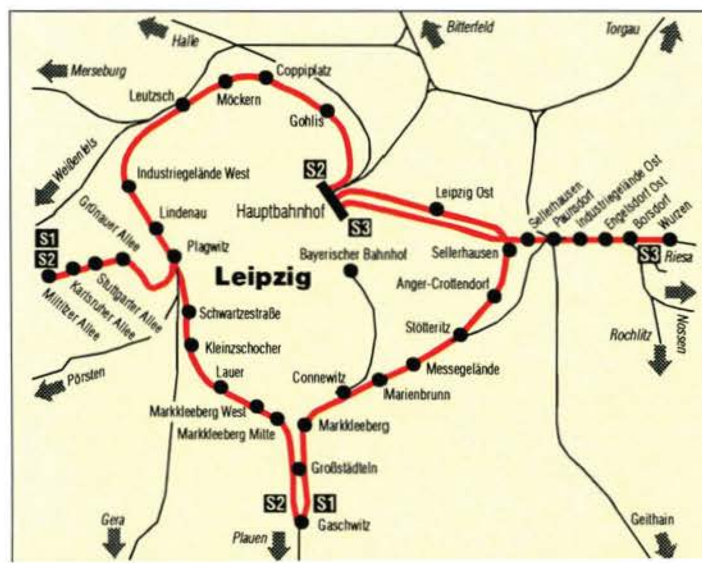
Die Blaugelben

In der für die Einrichtung der Leipziger S-Bahn verfügbaren Zeit waren spezielle Fahrzeuge nicht zu beschaffen. So griff die DR auf Vorhandenes zurück und erteilte den Entwicklungsauftrag für einen Triebwagenzug, der nicht nur in Leipzig, sondern auch bei den geplanten Stadtschnellbahnen der anderen Bezirksstädte zum Einsatz kommen sollte.

Zunächst wurden jedoch für die Leipziger S-Bahn Wendezüge mit Elektrolokomotiven der seit 1963 beschafften Baureihen E 11 und E 42, (heute 109 und 142) vorgesehen. Für die erforderlichen acht Züge rüstete das Raw Delitzsch 32 Mitteleinstieg-Großraumwagen der Gattung E 5 um; von denen hatte die DR 1954/55 200 Stück als erste Neubau-Reisezugwagen beschafft. Aus weiteren acht Wagen entstanden die erforderlichen Steuerwagen Gattung Bghqe für den Wendezugbetrieb. Die Fahrzeuge in den Leipziger Stadtfarben Blau und Gelb wurden von der Bevölkerung voll akzeptiert und zu einem jahrelangen Symbol der Leipziger Stadtschnellbahn. Die dazu mit einem blauen Lokomotivkasten und gelben Zierstreifen versehenen E 11 032, E 11 035 und E 11 036 paßten gut zu diesem neuen Imgage, mußten aber infolge Einspruchs der Berliner Reichsbahnzentrale bald wieder die inzwischen bordeauxrote Einheitsfarbe erhalten.

Für den Leipziger Wendezugbetrieb wurde eine spezielle Dienstvorschrift erlassen, die 100 km/h Höchstgeschwindigkeit für den gezogenen und 90 km/h für den geschobenen Zug erlaubte. Wie der gesamte Leipziger S-Bahnbetrieb war auch sie das Vorbild für die anschließend noch eingerichteten Schnellbahnen in Chemnitz, Dresden, Halle (S), Magdeburg, Rostock und Erfurt.

Für das häufige Anfahren mit maximaler Beschleunigung und Abbremsen waren die Lokomotiven nicht ausgelegt und mußten sehr



oft gewechselt werden. Der heiße Sommer 1969 verursachte zusätzliche Kühlungsprobleme. Daraufhin erfolgte im Winterfahrplan 1969/70 die Reduzierung der Züge auf vier Wagen (160 t), was im Berufsverkehr überfüllte Züge zur Folge hatte.



Die 109 028 mit Dreiwagenzug im neuen grün-lichtgrauem Design August 1992 im Hp Sellershausen der Linie S 3.

Die Triebwagenepisode

Am 5. Oktober 1973 übergab das Kombinat VEB LEW Hennigsdorf den Prototyp (ET 280 001-280 004) des für die Stadtschnellbahnen vorgesehenen Triebwagenzuges an die DR. Der zweite Prototyp (ET 280 005 - 280 008) folgte nach seiner Präsentation auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1974. Nach umfangreichen Testfahrten kam ab Oktober 1974 der 280 005 - 280 008 zum Bw Leipzig Hbf West und absolvierte die Betriebserprobung. Ab April 1975 befand er sich im Einsatz auf der Linie B nach Wurzen. Mit 322 Sitz- und 474 Stehplätzen bot der 100 m lange, vierteilige Triebwagenzug eine höhere Beförderungskapazität als ein Wendezug mit fünf Wagen. Die bordeauxroten Fahrzeuge besaßen Einzelantrieb für jeden Radsatz und eine elektrische Bremse. Die Dauerleistung des vierteiligen Zuges betrug 3040 kW, die maximale Anfahrbeschleunigung 1,3 m/s², wahlweise 0,85 m/s², und die Höchstgeschwindigkeit 120 km/h.

Einer Werbeanzeige zur Leipziger Frühjahrsmesse 1970 zufolge hatte der Hersteller aus Hennigsdorf eine Option zur Lieferung von 2000 Triebwagen zwischen 1972 und 1979 für die neuen Stadtschnellbahnen (ET 280) und für die Berliner S-Bahn, die auf 1500 V Gleichspannung umgestellt werden sollte. 1974 bestanden bei der DR noch konkrete Pläne für die Beschaffung von 55 Triebwagen der Baureihe ET 280 bis zum Jahre 1980 und weiterer 58 bis zum Jahre 1985. Diese Ziele scheiterten jedoch. Ursache waren nicht die bei den Prototypen aufgetretenen „Kinderkrankheiten", sondern die großen Exportverpflichtungen der DDR-Schienenfahrzeugindustrie gegenüber der UdSSR zum Ausgleich der umfangreichen Diesellok-Importe. Wendezüge, gefahren mit Ellok oder Diesellok, behielten das Primat im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr bei der DR. Ab Mitte der siebziger Jahre erschienen die blaugelben Leipziger S-Bahnwagen als Personenzüge dann auch auf von den Leipzig ausgehenden Fernstrecken.

Der erste Prototyp, ET 280 001 - 280 004, befand sich ab November 1975 beim Bw Leipzig Hbf West. Der mit kurzen und längeren Unterbrechungen durchgeführte Betrieb endete für ihn bereits 1976, für den zweiten Zug im Herbst 1978.

Die Leipziger vermißten die mit großem Propagandaaufwand präsentierten Triebwagen und starteten viele, auch öffentliche Anfragen zum Verbleib und wollten wissen, wann weitere der bequemen, attraktiven Fahrzeuge kommen würden. Daraufhin fuhr 1979/80 nochmals ein aus Fahrzeugen beider Prototypen zusammengestellter vierteiliger Triebwagenzug auf der Linie B nach Wurzen. Nach einem, wenn man gewollt hätte, reparablen Fahrmotorenschaden kam im November 1980 für den Triebwageneinsatz bei der Leipziger S-Bahn endgültig das Halali. Es folgte ein mehrjähriges Versteckspiel mit den Fahrzeugen, um erneute Beschwerden der Bevölkerung nicht zu provozieren. Mitte der achtziger Jahre endeten die Triebwagen als Dienstfahrzeuge, u.a. als Fahrleitungsmontagewagen.



S-Bahn-Zweiwagenzüge im Juni 1990 im Hp Miltitzer Allee: links ein Zug der Linie S 2, rechts, komplett im neuen Outfit, ein Zug der Linie S 1.

Aufschwung in Sicht

Zu Beginn der achtziger Jahre wurden bei der Leipziger S-Bahn Doppelstock-Einzelwagen (DBmu) und gleichartige Steuerwagen verwendet, anfangs im üblichen grünen, später im hellbraun-beigen Design. Die Regel war der Dreiwagenzug. Als Triebfahrzeuge traten zur gleichen Zeit zunehmend die neuen Elektrolokomotiven der Baureihe 243 (heute 143) in Erscheinung.

Seit Sommer 1992 fahren infolge des rückläufigen Verkehrsaufkommens auf den Linien S 1 und S 2 nur noch Zweiwagenzüge, zunehmend mit den grün-lichtgrauen Umbauwagen (DBuz). Im Jahre 1993 hielt mit den neuen Doppelstock-Steuerwagen (DABgbuzf) die 1. Wagenklasse bei der Leipziger S-Bahn Einzug als erster Schritt zur Hebung der Attraktivität dieses Nahverkehrsmittels. Im weiteren soll nach den Vorstellungen der DB AG Bahnhof Management- und Entwicklungsgesellschaft (BME) und der Stadt Leipzig neben dem Kölner auch der Leipziger Hauptbahnhof bis Ende 1996 zum schönsten Bahnhof in Deutschland umgestaltet und durch ein ansprechendes, modernes Ambiente belebt werden. In diesem Zusammenhang lebt auch die 80 Jahre alte Tunnelverbindung durch die City zum Bayerischen Bahnhof als Erweiterung der S-Bahn wieder auf, beginnend unter oder neben der Westhalle. Im alten U-Bahntunnel soll eine ansprechende Ladenzeile etabliert werden. Eine Wirtschaftlichkeitsstudie stellt für die Tunnelverbindung positive Ergebnisse in Aussicht, so daß für den bald unter Landes- oder Kommunalhoheit stattfindenden Leipziger Schnellbahnverkehr ein neuer Aufschwung erwartet werden kann.

Dieter Bäzold, Unterpörlitz



Hochleistungslok

Die AEG Hennigsdorf entwickelt zur Zeit eine neue Generation elektrischer Lokomotiven und Triebköpfe. Basismodell ist die Hochleistungslokomotive 12 X, die von der Deutschen Bahn inzwischen die Bezeichnung 128 001 erhalten hat. Ihr Roll-out war am 30. Juni 1994, bis Jahresende sollen die Werktests dauern, 1995 beginnt die Betriebserprobung.



An heutige Triebfahrzeuge werden folgende Grundansprüche gestellt:

- Baukastenprinzip,
- hohe Wirtschaftlichkeit,
- Umweltfreundlichkeit.

Um ferner Kundenwünschen nach Hochgeschwindigkeits-, Schnell-, Regional- und Güterzuglokomotiven rasch nachkommen zu können, werden im mechanischen und elektrischen Bereich unifizierte Bausteine entwickelt,die einen modulmäßigen Aufbau des gewünschten Fahrzeugs ermöglichen.

Lokomotivkasten

Der Lokkasten ist eine Stahl-Leichtbaukonstruktion mit Nirosta-Seitenwänden. Die Führerhäuser werden als Faserverbundwerkstoff-Bauteil komplett hergestellt und in der Endmontage mit dem Fahrzeugkasten verklebt.

Die charakteristische Stirnpartie mit den vorgestellten Windleisten führt die verdrängte Luft über das Dach und schafft einen sehr günstigen, niedrigen Widerstandsbeiwert.

Die Dachhauben sind ebenfalls eine gewichtsparende Aluminium-Kunststoff-Verbundkonstruktion mit integrierter Luftführung. Über die Haube hinaus ragen nur die Stromabnehmer.

Antrieb

Völlig neu entwickelt wurde der sogenannte GEALAIF-Antrieb (Lokomotiv-Antrieb mit integriertem Fahrmotor). Bei Antrieben mit einseitig gelagertem Ritzel ist infolge der ungünstigen Hebelverhältnisse die Kraft am ritzelnahen Lager deutlich größer als die Radsatzzugkraft. Die Folge sind große Wälzlager, die sich jedoch für hohe Geschwindigkeiten weniger eignen. Damit kann das Potential der Drehstromfahrmotoren nicht ausgeschöpft werden.

Beim GEALAIF-Antrieb wird die Ritzelwelle in einem kraftübertragenden Getriebeghäuse doppelt gelagert. Dadurch halbiert sich die Lagerkraft. Das Drehmoment wird auf den Radsatz wie bisher mit einen Hohlwellenantrieb übertragen.

Die Zug- und Bremskräfte gelangen vom Radsatz über Lenker auf den Drehgestelrahmen und über Zug-Druckstangen weiter auf den Grundrahmen. Durch die Wahl des Zugstangenwinkels kann die Achsentlastung beim Anfahren nahezu auf Null reduziert werden.

Traktionsausrüstung

Der Haupttransformator hat sechs Wicklungen zur Speisung der Stromrichter und je eine Wicklung für die Hilfsbetriebeversorgung, die Batterieladung und für die Zugversorgung (Klimatisierung). Um die hohe Leistung je Drehgestell zu erreichen, wird jeder Stromrichter aus drei Vier-Quadranten-Stellern gebildet.

Die Hilfsbetriebe werden mit zwei Hilfsbetriebeumrichtern, zum Teil mit variabler Frequenz, versorgt. Deshalb ist die 128 in der Lage, im Bahnhofsbereich die Lüfterdrehzahl und damit den Lärm aktiv zu reduzieren. Der pasive Lärmschutz durch besonders geformte Lufteintritts- und -austrittsgitter wurde von den Baureihen 143 und 112 übernommen.

Fahrdrahtspannung	15kV 16 ⅔ Hz
Spurweite	1435 mm
Achsanordnung	Bo'Bo'
Dienstmasse	84t
Länge über Puffer	19500 mm
Raddurchmesser	neu 1250 mm
Drehgestellachsstand	2600 mm
Nennleistung	6400 kW
Kurzzeitleistung	7200 kW
Maximale Anfahrzugkraft	300 kN
Elektrische Bremsleistung	6400 kW

Kühlung, Lackierung

Die 128 001 benutzt für ihre Antriebsstromrichter als Kühlmedium unbehandeltes Leitungswasser, das mit Glykol als Frostschutzmittel versetzt ist. Die Verlustwärme der Halbleiter wird über Isolierzellen zu Wasserkühldosen übertragen. Der Rückkühlkreislauf besteht aus einer Pumpe, einem Wasser/Luftrückkühler und einem Ausgleichgefäß.

Die 128 001 wurde mit einem wasserlöslichen Anstrichsystem lackiert.

Steuerung

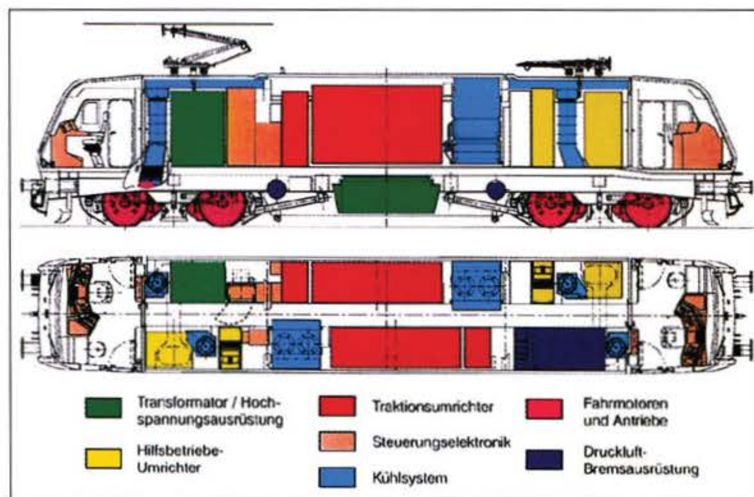
Die 128 wird per 32-bit-Mikrorechner mit paralleler Prozeßverarbeitung (Transputer) gesteuert. Die Fahrzeugsteuergeräte sind aus Baugruppen der bewährten GEATRAC-Steuerung modular aufgebaut. Kern dieses Systems ist ein Prozeßrechnerboard mit 32-bit-Prozessor und einer leistungsfähigen Multibusstruktur zur Anbindung der Peripheriebaugruppen.

Die dezentral aufgebaute Rechnersteuerung gliedert sich in drei Ebenen:

1. Zugsteuerebene mit Anbindung an die stationären Sicherungseinrichtungen (LZB und INDUSI),
2. Fahrzeugsteuerebene und
3. Subsystemebene mit den Steuer- und Regeleinrichtungen für die Traktionsantriebe, dem Bremssteuergerät und den Hilfsbetriebeumrichtern.

Zugkraftregelung

Bei modernen Drehstromlokomotiven ist der Zugkraftüberschuß so groß, daß ein manuelles Eingreifen des Lokomotivführers nicht ausreicht, um Schleudern und Gleiten sicher zu vermeiden.



Zur Beseitigung dieses Problems hat die AEG für Hochleistungstriebfahrzeuge einen Kraftschlußregler entwickelt und mit der DB erfolgreich getestet. Es handelt sich um einen hochdynamischen Regler auf der Basis eines 32-bit-Mikrorechners. Er garantiert eine ständige Fahrt an der Kraftschlußgrenze mit ruckfreier Zugkraftentfaltung; außerdem wird der Verschleiß an Radreifen und Schienenköpfen erheblich verringert.

Ein willkommener Nebeneffekt der automatischen Kraftschlußregelung ist die Minimierung der Anfahrgeräusche im Bahnhofsbereich. me-



Innsbruck-Umfahrung in Betrieb

Innsbruck wird seit Fahrplanwechsel nicht mehr von durchgehenden Güterzügen durchquert. Die Umfahrungsstrecke zweigt bei Vomp von der Zufahrt nach Innsbruck ab, quert den Inn über eine eigenwillige Brücke („Sautrog") und verschwindet in einem 12,696 km langen Tunnel, um sich südlich von Innsbruck mit der Brennerstrecke zu vereinen. Wenn der Brennerbasistunnel im Jahre 2010 ausgebaut sein wird, sollen Güterzüge die Alpen auf dieser Transversale mit 160 km/h durcheilen.

M. Reimer, Berlin

Tschechoslowakische Dampflokomotiven

Auf dem Gebiet der ehemaligen Tschechoslowakei befinden sich zur Zeit bei verschiedenen Besitzern insgesamt 28 betriebsfähige regelspurige Dampfloks, davon 25 in der heutigen Tschechischen und 3 in der Slowakischen Republik. Eine der jetzt tschechischen Lokomotiven ist die 423.041 (1'D1', vmax 50 km/h, Leistung etwa 550 kW, Gewicht etwa 72 t, Baujahr 1924, Spitzname „Velký býk" (Großer Stier) aus dem Bw Ostrava (Bild, Aufnahmetag 26. März 1994).

mekam



Wagenmangel wegen Asbest-Verseuchung

Die Deutsche Bahn leidet unter akutem Wagenmangel, seit zum Jahreswechsel 1993/94 mehrere hundert asbestkontaminierte Wagen der exDB abgestellt werden mußten. Betroffen sind hauptsächlich A- und AB-Wagen.
Zur Abhilfe des Ausfalls der 1. Klasse in Nahverkehrszügen wurden frisch umgebaute CityBahn-Wagen 2. Klasse in die 1. Klasse umgezeichnet. Außerdem wurden 1.-Klasse-exDR-Wagen, z.T. mit Städte-Express-Lackierung, umbeheimatet (Bild). Bei manchen Wagen wurde eine Hälfte zur 2. Klasse degradiert – so entstanden AB-Wagen.

Helmut Roggenkamp, Frankfurt(Main)





Reise auf dem letzten Culemeyer

Einen Ausflug über die Straße machte die 1935 bei Gmeinder in Mosbach für die DRG gebaute Kö 0203. Mit dem vermutlich letzten betriebsfähigen Culemeyer der DB AG reiste sie von ihrem Arbeitgeber, der Rhenus AG im Neusser Hafen, nach Köln. Dort fand sie im Bw Nippes eine neue Heimat.
Der beim Siegener Eisenbahnbedarf gebaute Culemeyer wird von der ehemaligen Schwerlastgruppe der ehemaligen BD Köln betreut. Seit der Neuordnung der DB gehört diese Gruppe zum Bereich Ladungsverkehr Mainz. Das Fahrzeug hat auch ein Gleis für Meterspurfahrzeuge.

Jürgen Krug, Köthen

NACHRICHTEN

■ Nach einem Vertrag zwischen der ICE-Arbeitsgemeinschaft Siemens/AEG und dem Waggonbau Ammendorf wird die Ammendorfer DWA-Tochter den kompletten Innenausbau von 70 Mittelwagen der 1. und 2. Klasse für den ICE 2 übernehmen. Der erste Wagen soll im Januar 1996 ausgeliefert werden.

me

■ Zum 1. Januar 1995 will die NS alle Bahnhöfe mit Fahrkartenautomaten ausrüsten. Schwarzfahrer sollen danach im Falle des Erwischtwerdens als Strafe eine Tageskarte fürs gesamte Netz kaufen müssen.

Broers

■ Die in Belgien im Bau befindliche Hochgeschwindigkeitsstrecke von der französischen Grenze soll bei Brüssel oder Lüttich abgeschlossen und aus Kostengründen nicht nach den Niederlanden und Deutschland weitergeführt werden.
Der Eurostar-Dienst von Brüssel nach London wurde am 1. Juli mit einem Zugpaar täglich aufgenommen, ab 1. August soll ein zweites Zugpaar hinzukommen, ab 24. Oktober der Stundentakt eingeführt werden.

Broers

■ Im Juni beging die Parkeisenbahn Küchwald in Chemnitz ihren 40. Gründungstag. Entstanden ist sie 1953/54 im damaligen Nationalen Aufbauwerk ausschließlich durch freiwillige Arbeitseinsätze und mit Hilfe der Eisenbahner des heimischen Raw, die drei Wagen und eine Lokomotive zusammenbauten.
Die Parkbahn hat nach der Wende nicht an Attraktivität verloren. Waren es 1990 74.000 Fahrgäste, so kamen 1993 131.000 Besucher.

storch

■ Weil das Eisenbahnbundesamt die „Hochwaldbahn im Ruwertal" nicht als Nichtbundeseigene Eisenbahn konzessioniert hat, bekam der Trierer Verein keine Betriebserlaubnis und mußte seine öffentlich angesagten Fahrten für den Sommer streichen. Nach einer Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums kann die Konzession erst in drei Monaten (Ende der Saison) erteilt werden.

merj

■ Am 17. Mai gründeten die Mittelthurgau Bahn und die Südostbahn eine Tochter Lokoop AG. Ziel dieser Gesellschaft mit Sitz in Weinfelden sind der Kauf und die Vermietung von Lokomotiven der BR 142 der exDR. Sofort sollen acht Lokomotiven gekauft und bei der Mittelthurgau eingesetzt werden, zwei sollen, blau gespritzt, fest dem Reisebüro Mittelthurgau AG zugeteilt werden, damit sie farblich zu den in der Schweiz verbliebenen Wagen des Orientexpress passen.
Die Südostbahn will vier Maschinen haben und hat eine Option auf weitere acht offen gelassen.

meabg



Eigenwillige Loks bei Rheinbraun

Die derzeit im Rheinischen Braunkohlerevier eingesetzten 53 Elloks stammen aus den Jahren 1954 bis 1966 und sollen durch 30 bis 35 leistungsstarke Drehstrommaschinen ersetzt werden. Da auf der weltweit größten Schwerlastbahn mit 35 t Achslast (340 km Gleisnetz) teilweise im 3-min-Abstand gefahren wird, prüft der Rheinbraun-Vorstand die Einführung eines vollautomatischen Betriebs mit linienförmiger Zugbeeinflussung. Unser Bild zeigt die Ellok 574 der Rheinbraun vor einem Abraumzug in Frechen. Die Bo'Bo' wurde 1958 von Henschel/SSW gebaut. Sie entnimmt der Fahrleitung 6 kV 50 Hz und leitet sie über den Transformator mit Stufenschaltwerk zu Quecksilber-Gefäßgleichrichtern(!) auf die Gleichstrom-Fahrmotoren.

Johannes Glöckner, Dortmund

Auf der Wendeschleife von Stiege (Harz)



Zu einem Bahnhofsfest in Stiege hatten die Harzer Schmalspurbahnen am 4. und 5. Juni eingeladen. Anlaß war die vor zehn Jahren erfolgte Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnittes Straßberg—Stiege, der nach dem Krieg als Reparationsleistung abgebaut worden war und die Verbindung der Selketal- mit der Harzquerbahn unterbrochen hatte. Zur Vereinfachung der Betriebsführung hatte die DR in Stiege eine Wendeschleife mit aufzuschneidender Weiche bauen lassen. Zum Jubiläum durchlief nicht nur die wieder betriebsfähige C-gekuppelte 99 6101 den 60-m-Bogen ohne Klemmen, sondern zeigten die HSB und die befreundeten Vereine auch u.a. die selten zugängliche Fairlie-Lok 99 162 (Bild). Diese Rarität auf zwei Drehgestellen, die dem Verkehrsmuseum Dresden gehört, fuhr bis 1963 im Vogtland zwischen Reichenbach und Oberheinsdorf und ist mangels meterspuriger Strecken in Sachsen im Ilfelder Lokschuppen der HSB abgestellt.

Friedhelm Weidelich, Magdeburg

Dampfspeicherloks waren sehr wirtschaftlich



Diese 1911 bei Orenstein & Koppel in Berlin gebaute, 23,5 t schwere und 150 PS starke Dampfspeicherlokomotive steht vor dem Hamburger Elektrizitätsmuseum „electrum". Sie diente bis 1975 in den Kraftwerken Schulau und Alt Grage. Solche Lokomotiven wurden an den Hochdruckkesselanlagen der Einsatzbetriebe mit Dampf aufgeladen und fuhren, bis der Druck erschöpft war, einmännig besetzt völlig lärm- und abgasfrei.

Robert Haberer, Bad Bramstedt



Privilegierter Durchgangsverkehr

Zittau ist die deutsche Station auf der tschechischen Strecke Varnsdorf—Hrádek nad Nisou. Hier kann man sowohl lokbespannte Züge mit den BR 750, 753 und 754 der CD) als auch Dieseltriebwagen der Reihe 810 und 830 beobachten. Das Bild zeigt den Personenzug Varnsdorf—Liberec (Reichenberg) an der Kreuzung mit der 750-mm-Schmalspurbahn Zittau—Oybin. Die Baureihe 745 trägt im Tschechischen die Bezeichnung „Brejlovec" (Brillenschlange).

mekam

NACHRICHTEN

■ Von 1995 bis 1996 liefert ABB Henschel aus dem Berliner Werk 50 Reisezugwagen für 130 Millionen Mark an Polen. Die Fahrzeuge sind vollklimatisiert, für 200 km/h ausgelegt und sollen international eingesetzt werden. In den Auftrag einbezogen ist der polnische Reisezugwagenhersteller H. Cegielski.

meabb

■ Die Erfurter Straßenbahn hat vier Zweirichtungsgelenkzüge von Siemens/Düwag in Betrieb genommen. Die Fußbodenhöhe außerhalb der Drehgestellbereiche beträgt 350 mm. Sie wurden unter den Nummern 601 bis 604 eingereiht.

mets

■ Die Werkstätten von La Brugeoise in Brugge (Flandern), bekannt durch den Bau von Eisen- und Straßenbahnfahrzeugen, gehören dem kanadischen Konzern Bombardier, der in der Vergangenheit durch den Bau des US-amerikanischen Militärjeep bekannt wurde.
In Brugge werden derzeit der Eurostar, TGV für die Verbindung Paris–Brüssel–Amsterdam–Köln, Metrowagen für London und Fahrzeuge für die SNCB gebaut.

Broers

■ Acht Doppeltriebwagen des Kleinprofiltyps A 3 L haben die Berliner Verkehrsbetriebe bei ABB Henschel Berlin bestellt. Sie werden ab Juni 1995 ausgeliefert. Damit erhöht sich der Gesamtbestand an diesen Leichtbauwagen mit selbsttragender, geschweißter Aluminiumkarosserie auf 78 Doppeleinheiten.

meabb

■ Alle neun elektrischen Zweiwagenzüge „Railhopper" haben die NS bis zum kommenden Winter aus den Dienst genommen, weil die „Kinderkrankheiten" bei den Prototypen zu umfangreich sind.

Broers

■ Die DSB gibt 33 ältere Reisezugwagen an den Iran ab. Die persische Bahn übernimmt sie für den Einsatz auf der Strecke Teheran—Mashad. Die DSB sparen mit der Abgabe pro Wagen 35.000 Kronen Verschrottungskosten, da sie wegen der Asbestbelastung spezialentsorgt werden müssen. Durch den Einsatz der IC-3-Triebwagen („Gumminasen") werden 1995 weitere 200 Wagen frei, über die bereits mit Persien verhandelt wird.

mecf

■ Die erste 1990 von ABB Scandia gelieferte IC-3-Einheit lief bis März 1994 eine Million Kilometer im Betriebseinsatz. Von den insgesamt 85 dreiteiligen Triebwagen sind für den Einsatz zwischen Hamburg und Puttgarden ständig drei im Bw Lübeck stationiert. Sie werden von deutschem Personal gefahren und gelangen nur zur Revision nach Dänemark.

mecf

Originelle Spielplatz-lokomotive



Diese kleine Dampflok steht auf dem Spielplatz des Dortmunder Tierparks im Stadtteil Hombruch. Gebaut wurde das 800-mm-Gefährt 1953 von Jung Jungenthal für den Hochofenbetrieb in der Westfalenhütte der Hoesch Stahl.

Eine Schwesterlok steht in Burladingen-Gauselfingen bei einer Firma für Wasserturbinen, eine weitere Jung-Lokomotive beim Rheinischen Industriebahn-Museum in Köln. Beim Feld- und Kleinbahnverein Nidderau schließlich ist eine meterspurige Krauss-Lok aus dem Jahre 1894 zu finden; sie diente bis 1965 im Hoesch-Werk Hoerde.

Jörg Seidel, Köln



Keine Fahrten auf der Windbergbahn

Im Erscheinungsbild der 30er Jahre präsentierte der Sächsische Museumsbahnverein Windbergbahn e.V. zum 3. Dresdener Dampflokfest seinen in 11jähriger Freizeitarbeit betriebsfähig hergerichteten Aussichtswagen (Bild). Einen Einsatz auf der Windbergbahn wird es jedoch in absehbarer Zeit nicht geben: Die DB AG hat per 1. Januar 1994 eine Betriebsruhe verfügt und verlangt für eine Sonderfahrt (28 km) 5.000,- Mark. Das ergibt bei einer Kapazität von 120 Plätzen im Zug und voller Auslastung einen Fahrpreis von 42,- DM und ist so nicht realisierbar. Vorschläge, die Kosten durch Einsatz von Vereinsmitgliedern zu minimieren (z.B. werden an unbeschrankten Übergängen bahneigene Doppelposten vorgeschrieben), wurden abgelehnt. Sollte es nicht gelingen, eine Betreibergesellschaft für die Windbergbahn zu bilden, drohen diesem Denkmal des frühen sächsischen Eisenbahnbaues Stillegung und Abbau.

Gunther Hoyer, Dresden



Die 704 (neue Bezeichnung der CD) ist aus den Prototypen T 234 001/002 der CSD hervorgegangen.

Neuere tschechische Kleinlokomotiven

Der tschechische Hersteller CKD Prag übergab 1988 die beiden Prototypen T 234 001 und T 234 002 an die CSD sowie eine schwerere Maschine T 237 001 an die Industrie.

Das Grundkonzept sah ein mittiges Führerhaus vor, ein durch den Hauptrahmen gebildetes Fahrwerk mit Möglichkeiten der Ballastaufnahme für den jeweiligen Einsatzbereich und mit Radsätzen, die durch Schraubenfedern und angelenkte Dämpfer geführt werden.

Der Kraftfluß ging vom Skoda-Diesel mit angeflanschtem Generator über die Gleichrichter zu den zwei Reihenschluß-Tatzlagerfahrmotoren.

Die für den leichten Rangier- und Streckendienst bestimmten Kleinlokomotiven haben sich bewährt und werden nunmehr, leicht modifiziert, in Kleinserien gebaut. Aus der T 234 entstand die T 234.0 der CSD bzw. heutige 704 der CD und aus der T 237 die auf 18 t Achsdruck erhöhte T 238.

Hauptdaten

		704	T 238.0	T 239.1
v_{max}	km/h	60	60	60
Nennleistung	kW	250	250	327
Leistung E-Bremse	kW	-	-	550
Anfahrzugkraft	kN	103	111	141
Achsdruck	t	14	18	18-24
LüP	mm	7500	7540	9450
Radstand	mm	3200	3200	4700

Weil es unmöglich ist, in die T 238 eine elektrodynamische Bremse unterzubringen, ist daraus inzwischen die T 239.1 abgeleitet worden. Aus dieser Werkbahnlok mit MTU-Motoren soll für die CD die Baureihe 708 mit tschechischen Motoren abgeleitet werden.

Jaromir Pernicka, Ostrava



Die Industrielok T 239.1 ist eine verstärkte Version mit elektrodynamischer Bremse. Bei der CD soll sie als 708 eingestellt werden.

NACHRICHTEN

■ Der 220 Mitglieder zählende, im November 1992 gegründete Club der DR-Ehrenlokführer hält vom 4. bis 6. November beim Rasenden Roland auf Rügen seine Jahreshauptversammlung ab. Erstmalig soll ein „Goldener Stehbolzen“ für den besten Amateurvideofilm zum Thema Dampflokomotive vergeben werden. Die Clubmitglieder kommen zu 80 Prozent aus Deutschland, zu 15 Prozent aus der Schweiz und die übrigen aus Österreich, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden. Gegenwärtig wird an einer Konzeption zur Ausbildung von Diesellokführern gearbeitet. me

■ Der langjährige Direktor des Nürnberger Verkehrsmuseums, Günter Schwerin, ist mit seinem 65. Geburtstag im Juni in den Ruhestand verabschiedet worden. Der gebürtige Berliner war zuletzt Hauptabteilungsleiter Maschinentechnik der Bundesbahndirektion Nürnberg und 1993 mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet worden. medb

■ Alle 50 „Wadlooper“, die als Lokalzüge im Norden der Niederlande verkehren, sind zu Nichtraucherzügen erklärt worden. Broers

■ Die 350-Seelen-Gemeinde Marth im Eichsfeld erhielt eine Rechnung über 350.000 Mark für eine Halbschranke, die in Gemeindenähe einen Feldweg von der Bahnlinie sichern soll. Der Jahresetat der Gemeinde ist damit erschöpft. Ab 1996 sollen Gemeinden, Kreise und Länder generell ein Drittel der Kosten für die Bahnstreckenerneuerung tragen. me

■ Nach Bayern will auch Nordrhein-Westfalen Doppelstockwagen aus Görlitz einsetzen. Von den 176 benötigten Fahrzeugen wird das Land 100 Wagen mit 50 Prozent bezuschussen. Einsatzstrecken sollen die Verbindungen Aachen–Bielefeld, Aachen–Iserlohn und Düsseldorf–Emmerich sein. Zu Demonstrationszwecken war im Juni eine Einheit aus Rostock zwischen Dortmund und Lünen unterwegs. mejg

■ Die niederländische NS beabsichtigt, ihr Bahnstromnetz von derzeit 1500/1800 Gleichspannung auf 25 kV Wechselspannung umzustellen; für die kommenden Hochgeschwindigkeitsstrecken sind ohnehin 25 kV vorgesehen. Die Änderung würde mit 2,7 Milliarden Gulden (1,2 Milliarden ECU) zu Buche schlagen. Allerdings wären die Anzahl der Unterwerke und die Übertragungsverluste erheblich geringer. Dafür müßten eine Zeitlang Zweisystemfahrzeuge eingesetzt werden. Broers

Formsignal mit Farbumkehrung

Die Signalordnung sah bei Formsignalen vor, der besseren Erkennbarkeit wegen vor unsichtigem Hintergrund den Anstrich der Signalflügel umzudrehen. Ein solches Signal steht noch auf dem unteren Bahnhof Lößnitz an der Strecke Aue—Chemnitz (Bild: Blickrichtung Chemnitz). Von hinten ist das Schwarz der Flügel entsprechend umgedreht.

Horst Herrmann, Lößnitz (Erzg.)



Kennwort Baureihe 52



Der Verein Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig e.V. will nicht nur technische Sachzeugen sammeln, sondern auch Fahrten mit historischen Fahrzeugen anbieten. Ihm gehört die einzige in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen noch betriebsfähige DR-Reko-52 (Bild). Sie benötigt eine Indusi und eine Triebwerkshauptuntersuchung.

Zur Unterstützung bittet der Verein um Spenden auf das Konto 3402831 BLZ 86070000 bei der Deutschen Bank, Kennwort Baureihe 52.

K.-H. Lier, Leipzig



Grubenzug auf der Parkeisenbahn

Ein Stück Geschichte der Fördertechnik im Mansfelder Revier besitzt die Parkeisenbahn Halle. Aus den Beständen des Mansfelder Kupferbergbaues erwarb die Bahn eine Akkulok vom Typ EL 9 (Hersteller Inducal), fünf Grubenpersonenwagen und eine Lore. Verschrottet wurden fünf Wagenkästen, die 1968 von der Pommerschen Schmalspurbahn kamen; nur ein Drehgestell blieb erhalten und schmückt den Eingang zum Bahnhof Peißnitzexpress.

Bernhard Bunge, Tangermünde



Deutliche Trendwende

Nachdem das Schicksal der Jenaer Straßenbahn in den vergangenen 30 Jahren mehrfach besiegelt schien, wurde mit dem ersten Spatenstich am 16. Juli 1993 für die Neubaustrecke Zentrum—Lobeda die Trendwende sichtbar. Am 31. Mai 1994 traf der erste 300-mm-AEG-Niederflurwagen GT 6 M ein (Bild; daneben: H-Tw 26 ex Eisenach Tw 19, ZR-Tw 105 und ER-Tw 143). Der Einrichtungswagen soll mit der Nummer 600 laufen, 1995 folgen zehn Fahrzeuge als Zweirichtungswagen. Für die Neubaustrecke sind weitere acht Zweirichtungswagen des Typs GT 8 M vorgesehen.

Klaus Reichenbach, Plauen

Mit neuen Wagen in die Bananenschlacht



Die Gesellschaft Intercontainer/Interfrigo stellte als gegenwärtig modernsten Schienentransporter für Bananen einen zweiachsigen Isothermwagen mit 84,8 m³ vor. Als erstes Fahrzeug dieser Art verfügt er über Langhubstoßdämpfer zum Schutz vor Rangierstößen. Verstärkte Isolierung gewährleistet längere Einhaltung gleichbleibender Temperatur im Laderaum, eine Fußbodenheizung zuverlässigen Schutz vor Frost. Die Energie liefert ein Achsgenerator. Zunächst baut die Waggonfabrik Graaf in Elze bei Hannover zehn Wagen zur Erprobung.

Ralf Roman Rossberg

NACHRICHTEN

■ Die belgischen SNCB beschäftigen 48.000 Personen. 1988 waren es noch 83.000. Broers

■ Am 16. Mai kam auf freier Strecke ein aus 20 Güterwagen bestehender Zug zwischen Linz und Erpel (rechte Rheinstrecke) zum Stehen. Da der zuständige Fahrdienstleiter keinen Kontakt zum Lokführer bekam, bat er die Polizei um Hilfe. Als die Beamten den Führerstand betraten, fiel ihnen der Lokführer förmlich entgegen und gab kaum verständlich als Grund für den Halt Übelkeit an. Kein Wunder, der anschließende Alkoholtest ergab 3,6 Promille. Jülich

■ Eine Bürgschaft von 100 Millionen Mark will das Land Brandenburg übernehmen, falls die DB AG der AEG Hennigsdorf den Zuschlag für den Bau von 18 S-Bahn-Viertelzügen erteilt. me

■ In einem Brief an Bundeskanzler Kohl und Minister Wissmann haben sich die Ministerpräsidenten von Hessen, Nordrhein-Westfalen, Thüringen und Sachsen für den vordringlichen Ausbau der Strecke Ruhrgebiet–Kassel–Erfurt–Sachsen ausgesprochen. „Mit Erstaunen und Befremden" hätten die Länder erfahren, daß die DB AG den Ausbau der Strecken Kassel–Bebra und Erfurt–Chemnitz als „nicht mehr vordringlich" verfolge. me

■ Die Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten , Arbeiter und Angestellten (GDBA) hat sich in „Verkehrsgewerkschaft GDBA" umbenannt, um auf die Umwandlung der deutschen Bahnen zu reagieren. Die Verkehrsgewerkschaft ist mit 89.000 Mitgliedern zweitgrößte Arbeitnehmervertretung der Bahn, gehört aber nicht dem Dachverband DGB an. me

■ Das „Guten-Abend-Ticket" der DB AG hat sich bewährt. Nach Bahn-Umfragen wären 46,1 Prozent der Fahrgäste ohne das Ticket entweder mit dem Auto, mit dem Flugzeug oder überhaupt nicht gereist. Im Schnitt fuhren die Guten-Abend-Kunden 450 Kilometer weit. Junge Leute sind bei den Abend-Fahrern mit 38 Prozent viel stärker vertreten als ältere Menschen über 60 Jahre mit 3,7 Prozent. me

■ Die Insel Usedom erhält doch eine Schienenanbindung, aber nicht über die viel diskutierte Karniner Brücke, sondern in Wolgast. Im Zuge der Erneuerung der vorhandenen Straßenbrücke über den Peenestrom wird die Überführung nach Aussagen von Verkehrsminister Wissmann auch ein Gleis erhalten. Der Schienenanschluß soll den in den Sommermonaten chaotischen Individualverkehr zurückzudrängen. me

Flåmsbanen

Der diesjährige Kongreß der Dachorganisation der Europäischen Modellbahnverbände MOROP findet in Norwegen statt. Das Land hat reichlich 4.000 Kilometer Eisenbahnstrecke. 20 Kilometer davon sind besonders reizvoll und dürften alle MOROP-Besucher in den Bann schlagen: Die Flåmsbanen. Das Bild zeigt das Flåmstal von Myrdal aus gesehen.



Eine Dm(3) auf Bahnhof Narvik. Es gibt 19 solcher Einheiten (Baujahre 1960 bis 1970). Die 273 t schweren Lokomotiven haben 935 kN Anfahrzugkraft und 7200 kW Stundenleistung. Foto: Kirsche

Eisenbahn in Norwegen – das ist schon etwas Besonderes. Das Streckennetz der Norwegischen Staatsbahn (NSB) ist zwar nur gut 4.000 Kilometer lang (2455 Kilometer elektrifiziert), aber 76 Prozent aller Strecken liegen in Neigungen und 59 Prozent verlaufen in Bögen, ergänzt durch 775 Tunnel und über 3.000 Brücken.

Am bekanntesten ist die „Bergenbanen“, die Oslo mit Bergen an der Fjordküste verbindet. 100 der 470 Kilometer verlaufen über einsame, baumlose Hochebene. An dieser Strecke liegt in Taugevatn bei Finse mit 1301 Meter der höchste Punkt im Norwegischen Bahnnetz.

Unvergeßliche Eindrücke von einer großartigen Landschaft gewinnt der Bahnreisende auch auf der Fahrt von Oslo über das Dovrefjell (1025 m) nach Trondheim. Die Fortsetzung über weitere 730 Kilometer führt über Fauske nach Bodø. Diese Nordlandsbanen ist die längste Hauptstrecke der NSB und für den Eisenbahntouristen die Verbindung zu den Lofoten und zum Nordkap. Sie ist eine der wenigen Eisenbahnen der Welt, die den Polarkreis überqueren. Steinpyramiden kennzeichnen die Stelle zwischen dem 66. und 67. Breitengrad. Der Streckenbau dauerte wegen der enormen topographischen und meteorologischen Schwierigkeiten über viele Jahrzehnte. 1929 ging der erste Abschnitt in Betrieb, der letzte, zwischen Fauske und Bodø, erst 1962.

Noch weiter im Norden betreiben die NSB die 42 Kilometer lange Ofotban von Narvik zur schwedischen Grenze weiter nach Kiruna. Sie verbindet die gewaltigen Eisenerzgruben in Schwedisch-Lappland mit dem Verschiffungshafen. Auf dieser Bahn bewältigt die NSB die Hälfte ihres gesamten Gütertransports.

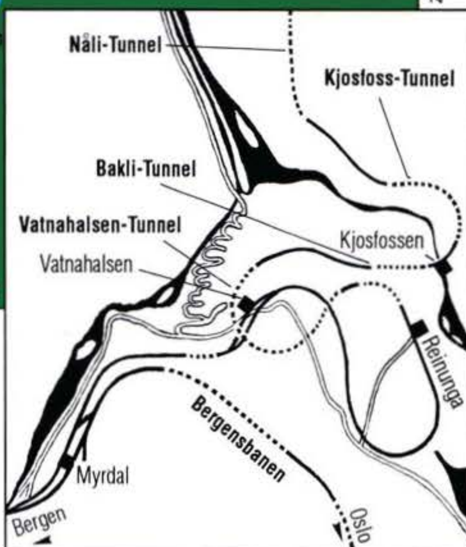
Von Fauske aus kommt man nicht per Bahn nach Narvik, sondern nur per Bus (oder Auto) mit Hilfe zweier Fährschiffe. Seit vielen Jahren wird über eine Bahnverbindung diskutiert. Sie soll als Nordnorwegenbahn von Fauske über 500 Kilometer bis Tromsø führen. Tromsø auf der gleichnamigen Insel hat knapp 50.000 Einwohner. Heute ist die Universitätsstadt auf dem Landweg über die E 78 zu erreichen. Die Straße führt entlang am Balsfjord über die 1036 Meter lange und 38 Meter hohe Tromsøbrücke, an deren Ostseite die Tromsdalen-Kirche, die sogenannte „Eismeer-Kathedrale“, steht. Der Golfstrom sorgt allerdings dafür, daß in diesem Absprungpunkt nach Spitzbergen im Winter das Thermometer kaum unter -15 Grad fällt. Die Norwegischen Staatsbahnen haben ermittelt, daß der Bahnbau von Fauske nach Tromsø umgerechnet 5 Milliarden Mark kosten würde. Dem stünden nur eine Million Fahrgäste gegenüber, so daß keine Chance für eine Rentabilität gegeben sei. Es zeigte sich aber, daß nach den letzten Wahlen im Norwegischen Storting (Parlament) eine politische Mehrheit für den Bau ist, aus Arbeitsmarktgründen. Immerhin, Tromsø hätte in dem Fall nicht allein die nördlichste Bahnstation Europas, sondern der Welt.



Von allen norwegischen Bahnen ist indes eine die absonderlichste: Die Flåmsbanen. Sie beginnt in Myrdal an der Bergensbanen auf 866 Meter Höhe und führt auf nur 20 Kilometer Länge hinunter zum Aurlandsfjorden bei Flåm.

Um die Jahrhundertwende war die Straße von Myrdal die Verbindung zum Fjord. Touristen gelangten mit Pferden ins Tal. Bergwärts bestand wegen der enormen Steigung die Vorschrift, daß ein Pferd nur eine Person ziehen oder tragen dürfe, und ein Schild am Beginn des Serpentinenaufstiegs forderte: „Seien Sie freundlich zum Pferd und gehen Sie bergan zu Fuß“.





Zeichnung: Döring



Foto: Kirsche

Bahnhof Myrdal an der Bergenbanen mit einem Schnellzug (Hurtigtog) aus Oslo. In Myrdal beginnt auch die Flåmsbanen.

Den ersten Plan für eine Flåmbahn gab es 1893. Die Zeichnungen weisen eine kombinierte Adhäsions-Zahnradbahn von Myrdal nach Fretheim mit 1067 mm Spurweite aus. Das wären 18 Kilometer gewesen mit einer Neigung von 25 Promille auf den Adhäsions- und 100 Promille auf den Zahnradabschnitten. 1908 beschloß das Parlament die künftige Entwicklung der Eisenbahn. 1923 wurden für die Flåmbahn Regelspur und elektrischer Betrieb festgeschrieben.

Leiter des Streckenbaues wurde Ingenieur Peder B.K. Lahlum. Zu Spitzenzeiten waren 220 Mann fest tätig, in der Anfangsphase durch die gleiche Anzahl von Saisonarbeitern unterstützt.

Die größte Herausforderung waren die Tunnel. Einer von ihnen ist der 880 m lange Vatnehalsen-Kehrtunnel. An einer Stelle hat er ein offenes Fenster mit Blick ins Flåmtal. Ursprünglich war diese Öffnung nicht vorgesehen. Die Felswand wurde jedoch so dünn, daß man sie aufsprengte.

Ein großartiges Naturschauspiel bietet auch der weiter unterhalb befindliche Kjosfossen-Wasserfall. Das Wasser stammt aus dem Reinungavatnet-See, der Fluß wird durch einen Kanal zum Kraftwerk geleitet.

Auf der Flåm-Linie gibt es insgesamt 20 Tunnel mit 5.692 m Länge, das sind 28,2 Prozent der Strecke. Naturgemäß stellte der Tunnelbau den schwierigsten und zeitaufwendigsten Teil des Streckenbaues dar. Alle Tunnel wurden per Hand gegraben bis auf zwei, Nåli und Vatnahalsen, wo eine Maschine zum Einsatz gelangte.

Im Herbst 1936 begann die Gleisverlegung, im Sommer 1940 war sie beendet. Zunächst gab es Dampfbetrieb, ab 1942 elektrischen Betrieb mit Lokomotiven der Baureihe E 9, die bis 1984 Dienst taten. Eine steht heute als Denkmal am Kai von Flåm.

Nachdem die Flåmsbanen in den 50/60er Jahren von dem auch in Norwegen nicht unbekannten Nebenbahnsterben bedroht war, begann ab 1970 der Verkehr wieder zuzunehmen. Das Reisebüro der Norwegischen Eisenbahn begann sie zu vermarkten, 1993 wurden 350.000 Reisende auf der „twenty line“ (20 km lang, 20 Tunnel, 20 Jahre Bauzeit) gezählt.

Hans Kirsche; Ivar Gubberud

Still vergnügt pafft sie vor sich hin


Foto: Hentzschel

Kenner werden die Lokomotive rasch identifizieren: Die FRANZBURG der 1971 stillgesetzten Franzburger Kreisbahn (FKB), später 99 5605 der Deutschen Reichsbahn, bis 1968 auf der 1000-mm-Strecke Stralsund–Barth–Ribnitz-Damgarten im Einsatz, dann an den Freizeitpark Mindomm bei Düsseldorf verkauft und 1979 zur Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen des Deutschen Eisenbahn-Vereins übergewechselt.

In Bruchhausen-Vilsen wurde aus dem Spielplatz-Denkmal wieder eine betriebsfähige Naßdampflokomotive, die seit 1982 jeden Sommer Personen- und Güterzüge befördert.

Mit den Zügen hat es ebenfalls eine eigene Bewandtnis. Den Eisenbahn-Vereinsmitgliedern in Bruchhausen gelang es, einen Personen-, einen Güter-, einen Gepäck- und einen Fakultativwagen (Güterwagen, der bei Bedarf mit hineingestellten Bänken zum Personentransport hergerichtet wurde) der ehemaligen Franzburger Kreisbahn nicht schlechthin wieder aufzubauen, sondern auch historisch exakt mit der „Görlitzer Gewichthebelbremse“ auszurüsten. Damit ist ein Zug in Betrieb, den es mit diesem Bremssystem sonst nirgends in Deutschland gibt.


Foto: Overdick

Für den schwachen Personenverkehr auf der Franzburger Eisenbahn wurden ab 1935 Triebwagen beschafft. Einer der Triebwagen, 1939 in Dessau gebaut, verkehrt heute als T 42 in Bruchhausen-Vilsen.

Warum das alles hier erwähnt wird? Erstens muß die FRANZBURG im Herbst außer Dienst gehen. Die dann fällige Hauptuntersuchung ist finanziell noch nicht abgesichert. Deshalb ist offen, wie lange die FRANZBURG Ruhe im Feuer haben wird. Wer sie noch in Betrieb erleben will, muß jetzt hinfahren. Strecke und Fahrzeiten sind im Kursbuch unter der Nummer 12383 zu finden. Zweitens sind die FRANZBURG und ihre Wagen heuer 100 Jahre alt. Die Lokomotive wurde 1894 von der Stettiner Maschinenbau AG Vulcan für die FKB an Lenz & Co. nach Pommern geliefert, die Wagen sind 1894 bei der Görlitzer Aktiengesellschaft für Eisenbahnmaterial entstanden.

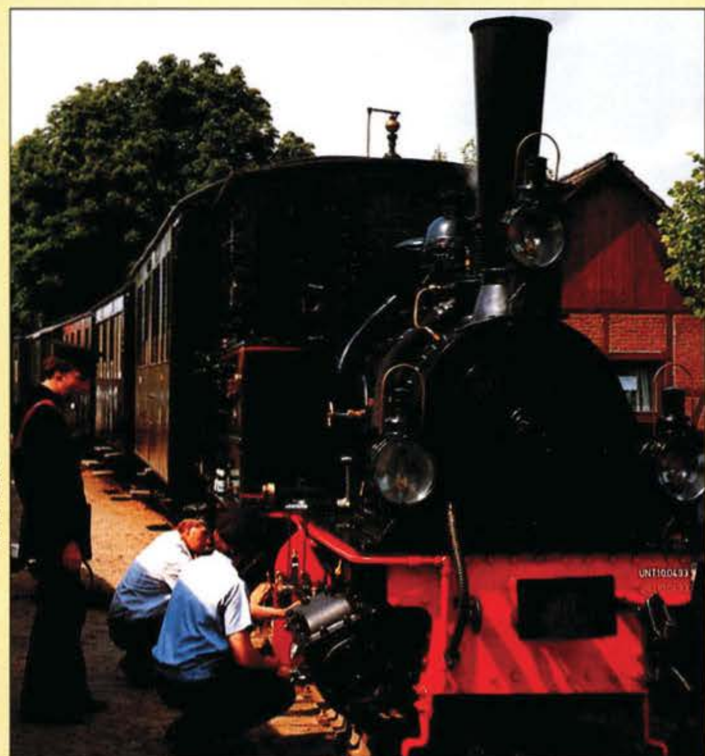
Jüngster Erwerb der Bruchhausener FKB-Sammlung ist der Pw-Post Nr. 15, 1906 von Beuchelt & Co. in Grünberg/Schlesien gebaut. Er war 1969 zu einer Fischerhütte an der Ostsee umfunktioniert worden, wo ihn, unter einem Reetdach versteckt, Museumseisenbahner fanden.

me; Hentzschel

Im Kleinbahnmuseum Bruchhausen-Vilsen ist die FRANZBURG das liebste Kind nicht nur der Besucher. ▼


Foto: Franz

Der Original-FKB-Train von hinten: Der kombinierte Gepäckwagen, der Fakultativ- und ein reiner Personenwagen. Der Gepäckwagen enthielt die Bremswinde für die Gewichtsbremse: Durch die Leine wurden Gewichte gehalten. Zum Bremsen wurde die Leine gelockert, worauf die Gewichte auf die Bremsklötze drückten.


Foto: Hentzschel

Regelspurbahnen

Zwei Autoren haben nach dem Verbleib der rund 400 Lokomotiven geforscht, die von deutschen Werk-, Privat- und Staatsbahnen nach Italien verkauft wurden, haben sie sorgfältig aufgelistet und eine Kurzcharakteristik des neuen Besitzers erstellt.
Michael Ulbricht; Frank Glaubitz: Deutsche Lokomotiven in Italien. Drehscheibe Sonderheft 16. DIN A 5, Broschur, bebildert, 84 Seiten, 12,80 DM.
Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe e.V., Markus Weisbrod, Gadelander Straße 159, 24539 Neumünster

★

Das Grundwerk „Wagenpark der Berliner S-Bahn" von Schmiedecke schließt mit dem Jahr 1982 ab. Für die Jahre danach sind Ergänzungshefte erschienen, das letzte reichte bis 1990 und ist vergriffen. Die vorliegende Schrift umfaßt die Jahre bis 1993 einschließlich der Neubaureihen 480 (BVG) und 485 (DR).
Carl W. Schmiedecke: Wagenpark der Berliner S-Bahn, 1983–1993. DIN A 5, Broschur, 48 Seiten, 9,50 DM.
Vertrieb: Margarete Schmiedecke, A.-Martens-Straße 13, 12205 Berlin

★

Der EUROPA-REISEFÜHRER 1994/95 widmet sich dem Bahngeschehen in über 30 Ländern. In kompakter Form enthält das Buch Daten zu erhaltenen historischen wie modernen Fahrzeugen, zu Strecken und Bahnverwaltungen. Das gilt auch für die Neugründungen der jüngsten Zeit in den osteuropäischen Staaten.
Konrad Koschinski: Europa Reiseführer für Eisenbahnfreunde '94/95. 340 Seiten, Format 110x180 mm, über 80 S/w-Fotos, 6 Karten. 28,- DM.
Zu bestellen bei Lok Report Leserservice, Zeppelinstr. 68, 13583 Berlin.

★

Für nach dem Krieg in der DDR Aufgewachsene ist es immer wieder erstaunlich festzustellen, wie groß einst Deutschland und Europa waren. Deren MITROPA-Welt reichte halt von Eisenach bis Rügen, manchmal im Speisewagen, kaum im Schlafwagen, und entnervend in den Gaststätten.
MITROPA-KURSBUCH Winter 1938/39. Reprint. 330 Seiten, Übersichtskarten Deutschland und Europa. 54,- DM.
Ritzau KG, Landsberger Str. 24, 86932 Pürgen, Fon 08196/252.

★

Wer Eisenbahn nicht allein als Lokomotive verstehen will, sondern sich einen Nerv für Geschichte und Geschichten bewahrt hat, möge zum Band 3 der „Eisenbahnszene" vom Ritzau-Verlag greifen; er findet dort Erbauliches und Erstaunliches.
Hans-Joachim Ritzau; Franz Garrecht: Kursbücher – Spiegel der Zeit/Leben mit der Bahn/Zur Mythologie der Eisenbahngeschichte. 152 Seiten, zahlreiche Abbildungen. 29,80 DM.
Ritzau KG, Landsberger Str. 24, 86932 Pürgen, Fon 08196/252.

★

DIE KLEINBAHN erschien von 1963 bis 1975 als Zeitschrift. Seit 1988 wird sie als Buchreihe herausgegeben. Band 6 berichtet über Aktivitäten bei der Albtalbahn, der Bodensee-Oberschwabenbahn, der Dürener Kreisbahn, den Verkehrsbetrieben Elbe-Weser und der Regentalbahn und bringt ein Porträt des AKN-Triebwagens VTA 2.51 –2.68.
Die Kleinbahn. Band 6. 96 Seiten, 46 Farb- und 118 S/w-Fotos, 2 Triebwagentypenskizzen, 3 Streckenpläne. 22,80 DM.
Verlag Ingrid Zeunert, Postfach 1407, 38504 Gifhorn.

Schmalspurbahnen

Die Feldbahn in Thüringen war die erste Meterspurbahn Deutschlands. 1934 wurde sie auf Regelspur umgebaut. Die Autoren haben die Geschichte der Bahn erforscht und regen mit guten Fahrzeugzeichnungen zu Nachbauten an.
Ulf und Waldemar Haußen: Die Feldbahn. 136 Seiten, Format 200 x 295 mm, Pappband, 197 Abbildungen, Pläne, Karten, Tabellen, Dokumente. 59,- DM.
Bufe-Fachbuchverlag, Friedenstraße 4, 84385 Egglham

★

Sachsens Schmalspurbahnen genießen hohes Interesse. Im vorliegenden Titel werden aber nicht die Fahrzeuge, sondern die Anlagen und Hochbauten behandelt. Maßstäbliche Pläne, Bauzeichnungen und Fotos liefern dem Modellbahner hervorragende Nachbauunterlagen.
Matthias Hengst: Maßstäbliche Gleispläne und Hochbauten sächsischer Schmalspurbahnen. 112 Seiten, Format 210 x 300 mm (quer), Pappband, 250 Fotos, Tabellen, bahnamtliche Unterlagen. 48,- DM.
Bufe-Fachbuchverlag, Friedenstraße 4, 84385 Egglham

★

Im Greifensteingebiet gab es 89 Jahre lang das zweitgrößte Netz sächsischer Schmalspurbahnen mit dem Zentrum in Thum. Vor Ort gibt es nur noch Spuren, das Buch jedoch enthält die vollständige Geschichte.
Dieter Bäzold: Das Thumer Schmalspurnetz. 120 Seiten, Format DIN A 4, Pappband, 220 Abbildungen (davon 21 in Farbe), Pläne, Tabellen. 48,- DM.
Bufe-Fachbuchverlag, Friedenstraße 4, 84385 Egglham.

★

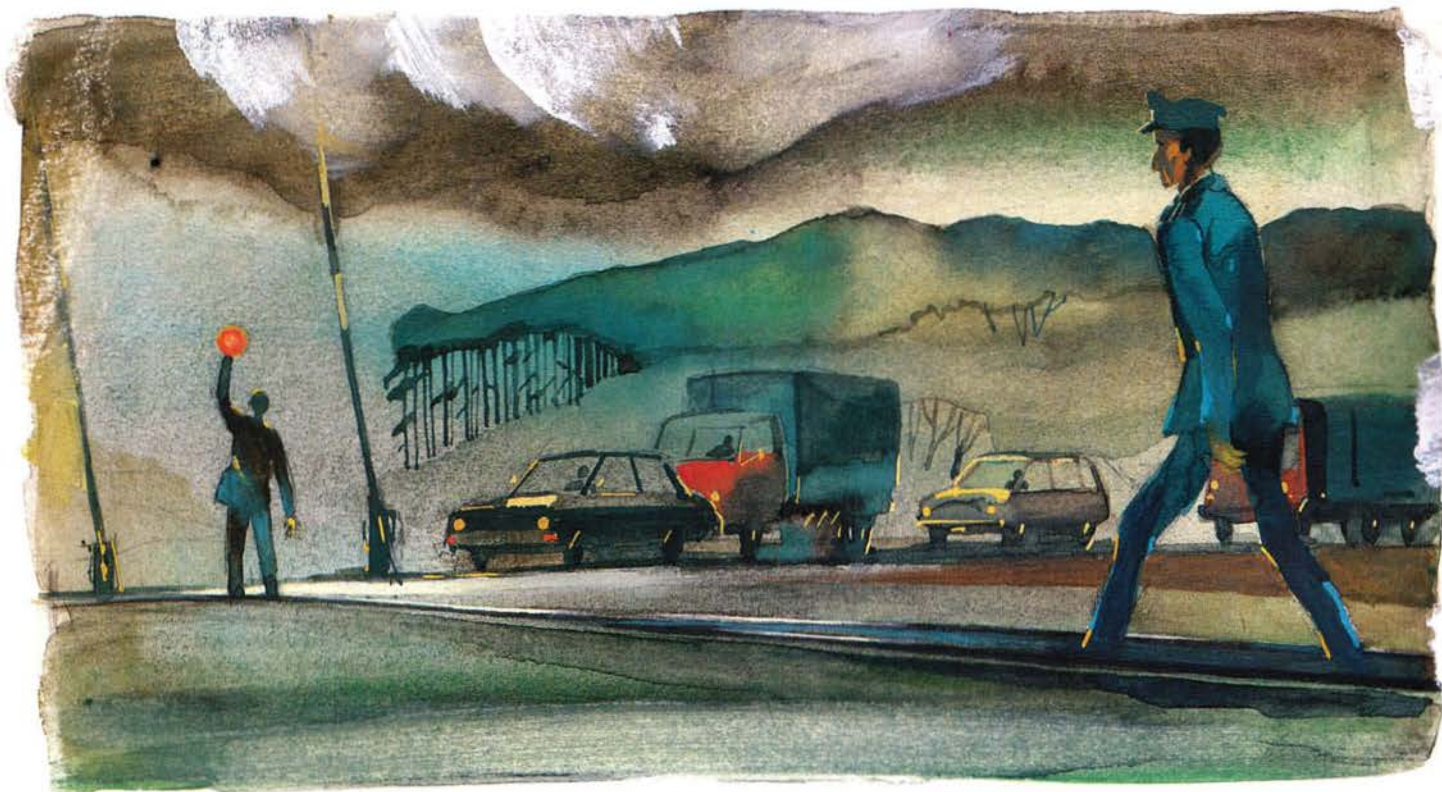
Es ist dies nicht allein die Geschichte der europaweit bekannten Traditionsbahn unserer Tage, sondern die Entwicklung der seit 110 Jahren in Betrieb befindlichen und vor den Nordtoren Dresdens gelegenen Ausflugsbahn.
Wolfram Wagner: Schmalspurbahn Radebeul Ost– Radeburg. Großformat, 128 Seiten, 132 S/w- und 33 Farbfotos, viele Zeichnungen. 48,- DM.
Bufe-Fachbuchverlag, Friedenstraße 4, 84385 Egglham.

Videos

Die Barmer Bergbahn war 1894 die erste Zahnradbahn Deutschlands mit 171 m Höhenunterschied auf 1,6 km Streckenlänge. Die Wuppertaler Stadtwerke produzierten 1959 einen 16-mm-Farbfilm, der die Geschichte bis hin zur letzten Fahrt festhielt. Er liegt jetzt als Videofassung vor.

★

Seit mehr als 90 Jahren fährt eine Schwebebahn durch das Tal der Wupper und befördert jährlich über 20 Millionen Fahrgäste. Insgesamt schwebten bislang 1,5 Milliarden Menschen im sichersten Verkehrsmittel der Welt. Das Video zeigt die Entwicklung der Bahn vom Anfang (historische Filmdokumente) bis heute.
Die Barmer Stadtbahn.
Die Wuppertaler Schwebebahn. Beide Videos 25-min-Farbtonfilme mit historischen Szenen, VHS, 25,- DM + 6,- DM Versandkosten.
Wuppertaler Stadtwerke AG, 42271 Wuppertal.



Der Nachtwächter

BAHN Geschichten

Auch in den siebziger Jahren mangelte es, wie eigentlich immer, im Fahrdienst der Deutschen Reichsbahn an Personal. Im Frühjahr 1972 fuhr ich deshalb wieder einmal als Zugführer und Beimann des T 6444/6445 von Güsten nach Belzig und zurück. Das ist eine Verbindung von der Börde durchs Anhaltinische in den Brandenburgischen Fläming und wurde damals von einem Triebwagen der Reihe 171/172 befahren, bekannter unter der respektlosen Bezeichnung „Ferkeltaxe".

Es gab wenig zu tun, die Besetzung war mäßig, und auf den Unterwegsbahnhöfen kannte jeder jeden.

Gegen 18.30 Uhr, es begann bereits zu dunkeln, trafen wir in Neugattersleben ein, knapp zehn Kilometer vor dem Endbahnhof Güsten. Die Aufsicht erwartete uns bereits mit einem Zettelblock in der Hand; es war ein Vorsichtsbefehl. Der Schrankenwärter auf Posten 107, etwa zwei Kilometer weiter, sei nicht abgelöst worden und habe den Posten verlassen. Auf dem Befehl war Grund Nr. 7 angegeben: „Wegübergang nicht gesichert! Wegübergang vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit befahren!" Wegen der kurzen Entfernung strebten wir dem Gefahrenpunkt mit nur mäßiger Geschwindigkeit entgegen. Nach einem leichten Bogen kamen wir der Kreuzung unserer Bahn mit der normalerweise lebhaft befahrenen Straße näher, als wir plötzlich auf dem Wegübergang eine in der Dämmerung nicht näher auszumachende Gestalt bemerkten. Eindeutig war jedenfalls, daß die Person mit einer rot abgeblendeten Laterne ein Kreissignal gab. Das bedeutet für jeden Betriebseisenbahner höchste Alarmstufe: Sofort halten! Gefahr!



Erkannt – getan. Nach wenigen Metern stand unser Triebwagen wie ein Sägebock. Ich stieg aus und ging dem Signalgeber entgegen. Zu erkennen war nichts, außer, daß offensichtlich der Straßenverkehr stockte. Zahlreiche Fahrzeuge standen links und rechts des Überganges mit abgeblendeten Scheinwerfern aufgereiht; niemand befuhr die Bahnkreuzung.

Als ich verwundert vorwärts schritt und das Brummen des Triebwagenmotors hinter mir leiser wurde, hörte ich die Gestalt auf dem Überweg rufen: „Ihr könnt kommen – Ihr könnt kommen!".

Was sollte das nur? Zum Triebwagen war es näher als zum Posten 107, also wandte ich mich zurück, berichtete dem Triebwagenführer das soeben Erlebte, und wir beschloßen, näher heranzufahren. Zehn Meter vor dem Übergang hielten wir erneut, wiederum stieg ich aus. Der Sinalgeber mit seiner Handlaterne entpuppte sich als Zivilist, und als ich ihn erbost fragte, was denn das ganze Theater solle und wer er überhaupt sei, stellte er sich vor: „Ich bin der Nachtwächter vom Kalkwerk da drüben. Als ich vor einer viertel Stunde vorbeikam, sah ich, daß keiner hier ist, und da ich wußte, daß Ihr kommen müßt, habe ich die Autos angehalten". „Und warum hast Du uns Halt gegeben?". „Wieso Halt? Ich habe Euch doch gewinkt, daß die Straße frei ist und Ihr ohne Gefahr kommen könnt."

Sollte man da noch zornig sein? Eigentlich hatte der Mann eine Prämie verdient und sich wesentlich verantwortungsbewußter verhalten als der Schrankenwärter, der seinen Posten verlassen hatte.

Heinrich Günther, 39439 Güsten

Illustration: Karl Fischer

Modell Eisen Bahner

GÜTERSCHUPPEN

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 9/94 IST AM 8. AUGUST 1994

AUSGABE AUGUST 1994

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Biete

Verkaufe Dampfloks und Dieselloks sowie Waggons in H0, Bestzustand, fast nicht gefahren, und div. Zubehör, alles Piko. M. Rockstroh, Kirchgasse 1, 08294 Lößnitz, Tel. 03771/35227

Piko H0: 10 Weichen el., 130 neue Schienen, 150 gebrauchte; 8 Tastenpulte TT No 8211. Tel. 02921/81724, suche: Masten + Fahrdrähte

Biete Signaltafeln DR, AB TT ab 8,- DM + 1,- DM Porto; Schildserv. Liste anfordern. T. Langer, Schillerstr. 3, 09456 Annaberg

Verk. Modellbahner ab 12/57, unvollständig; Eisenbahn Jahrb.-StrabArchiv 1-7. Franke, 01157 Dresden, Hamburger Str. 88a

Brekina, Herpa, Rietze, Wiking ca. 1000 Modelle der letzten Jahre. Liste gegen DM 3,- in Briefmarken von K. Wenders, Postf. 3223, 52119 Herzogenrath

H0: SVT 137, 2teil. m. Schwungm., DM 60,-; LimaNova V 80 002, DM 65,-. Tel. 06150/40674, n.18 h, Christoph verl.

EK-Video-Kuriere 17 + 18, je 20,- DM + 7,- DM VK. 1a Zustand. J. Dietrich, Schulstr. 21, 02742 Neusalza

MEB Jg. 1954, ungeb., 3,- DM; Jg. 1956 - 1958, geb., je 5,- DM; Jg. 1964 - 1967, geb., je 5,- DM; Jg. 1968 - 1969, ungeb., je 3,- DM; Jg. 1991 - 1993, ungeb., je 3,- DM. Versand per NN. Gerhard Nagler, Gaußstr. 28, 09117 Chemnitz, Tel. 0371/854820

LGB-Zubehör gebr. sowie Sonderzubehör für Lenz-Digitalt. günstig abzugeben. Liste für DM 2,-. A. Bretzler, Schumannstr. 22, 71034 Böblingen

Videos, Lok-Aufkleber, Märklin-Raritäten, Wagen, Kataloge, Liste gegen DM 3,- in Briefmarken. Modelladen Lüning, Reithausstr. 7, 29525 Uelzen H

Sächs. Schmalsp. Dampfloks H0e VI und VII K neu. M. Hahn, Am Fuchsstein 3, 08304 Schönheide

Liliput-Raritäten! BR 45 DR anthrazitgrau 4501 DM 650,-; BR 214 BBÖ 10610 DM 520,-; BR 05 DB Goldlok i. Vitrine o. Motor DM 400,-; BR 01 DB stahlblau DM 480,-; Trix-Int. König-Lud.-Zug 21230 6-tlg. DM 2.300,-. Tel./Fax 07531/63859

LILIPUT 0110,05,18,75,95, SVT, ETA u.a. orig. Ersatzteile; Liste 3,- DM i. Brfm. P. Arndt, 95326 Kulmbach, Schneider-Str. 6a, Tel. 09221/86914

leider haben wir den kragen immer noch nicht voll genug! daher heuer **keine sommerpause!** öffnungszeiten siehe modelleisenbahner 7/94! kommen sie! bringen sie gage mit! wir wollen nur ihr bestes! **der bahnladen** albrecht sappel GmbH schleißheimer str. 90, 80797 münchen

Altes Spielzeug, Eisenbahnen, An-/Verkauf seit 1980. Hebeling. 10829 Berlin-Schöneberg, Hohenfriedbergstr. 5. Mo. - Fr. 17 - 18.30 Uhr. Sa. 10 - 13 Uhr. 030/7842346 od. 0172/3106085 H

Zugpackung "150 Jahre Sächs. Staatsbahn" mit BR 75 und 3 Windbergwagen. Evtl. Tausch gegen DRG-Packung von Piko/Gützold mit BR 64 (biete Wertausgleich) Tel. 0841/61509

Biete umfangr. Bildersammlung von Triebfahrzeugen der DR an! Gewünschte Lokomotiven einfach anfordern mit Rückumschlag. St. Kloseck, Havannaerstr. 24, 99091 Erfurt

Für Bastler: 5achsiger Tender BR05/45 von Liliput, Gehäuse - rep.bedürftig. Tel. 030/9930509

MEB 1/88 - 6/93 u. Einzelh. v. 1953 - 1982, BahnWelt komp., Modellb.-Welt 75 - 84, div. Kataloge u. Kursb., 16 Bücher, günstig abzug. St. Eichler, Seydelstr. 40, 07549 Gera

Märkl.-Z + H0-GL-Samml. US/Ausl. auch Tausch geg. N-US/JPN. List. geg. Freiumschl. Edelhäuser, 18109 Rostock, Schiffbauerring 6

Piko H0 BR01504 grün, BR 01504 schwarz u. 01503, alle m. Faulhaber-Motoren. Liste gg. Freiumschlag. Umbauten Piko, TT auf Faulhaber. W. Lange, Chemnitzerstr.3, 36251 Bad Hersfeld

Literatur: Eisenbahn, Modellbahn, DR-Vorschriften, alt. Liste gg. frank. Rückumschlag. S. Tode, Schillerstr. 33, 06886 Lu. Wittenberg

WIR SIND SPEZIALISTEN FÜR US-MODELLE!

NEWS: DM 3,- Briefmarken oder 8 Int. Post-Coupons, Spur angeben! Schriftl. Anfragen nur gegen Rückporto. **WALTHERS-Kataloge: H0** DM 40,-, **N&Z** DM 32,-, **G** (1993) DM 35,- (plus Porto Inland DM 5,75/Ausland DM 12,-). **WALTHERS Expreß-Lieferdienst, KADEE-Kupplungs-Service, MICRO-TRAINS Sammler-Abonnement. Wir führen alle namhaften Hersteller von US-Modellen!**

H0: NEWS 06/94 (130 Seiten DM 3,- Briefmarken). **IHC: 4-4-0 Westernloks (holz- oder ölgefeuert)** DM 149,95. **SPECTRUM: Baby-Trainmaster** FM H16-44 DM 129,-. **K4 Pacific 4-6-2** DM 199,-. **KATO: NW2** DM 195,-. **MANTUA: Mallet 2-6-6-2** DM 677,-. **Camelback 4-4-2** DM 375,-.

N: NEWS 04/94 (120 Seiten DM 3,- Briefm.). **CON-COR: PA-1** pwd DM 165,-. PA-1 dmy DM 55,-. PA-B dmy DM 40,-. **Dreier-Unit DM 249,85** (UP, SP, D&RGW, AMTRAK). **KATO: SD40** (SF, BN, CN, CB&Q, Conrail, CSX, SP, UP) **Superpreis DM 165,-.**

Sammler-Service

US-Modelle · Raritäten · Import-Export

P. Joseph, Bergstr. 7, D-85298 Scheyern

Tel. (0 84 41) 22 44, Fax 7 64 22

Besuch nur nach Anmeldung · Dienstag geschlossen



IHC (H0) SUPER-DAMPFLOKS, SUPER-PREIS! 4-8-2 Mountain **DM 265,-**, 2-8-2 Mikado **DM 155,-**, 4-6-2 Pacific **DM 155,-**, 2-6-0 Mogul **DM 155,-**, 4-4-0 Westernlok **DM 149,95**

UHLMANN-MODELLTECHNIK

01324 DRESDEN · TREBEWEG 11 · TEL./FAX 03 51 / 37 64 71

Messing- und Plastik-Profile · Bleche · Platten · Flüssigkunststoffe

LGB · POLA · ARISTOCRAFT · BACHMANN · TDV · G-Zubehör · SERVICE

Unser 65seitiger Versand-Katalog gegen DM 5,- in Briefmarken

Biete

Fast alles in TT, Katalog 5,- DM. Grobel-Versand, H. Grobel, 15234 Frankfurt (O.), Lennéstr. 72 H

Für Schmalspurfreunde: Hefte - Bilder - Zeichnungen von alten Kleinbahnen, Loks, Wagen u.v.m. Infos anf. Tel. 03381/300752 H

Verk. ROCO H0 EC/IC-Wagen 1:100 DR/DB-FztH/GeH 93/94, div. Zuglaufsch. Tel/Fax 030/8038385

AN- VERKAUF

Modelleisenbahnen

Autos · 2. Hand

ROLF HERRMANN

12159 BERLIN

Hähnelstraße 11a

Nähe Innsbrucker Platz ✆ **8 52 11 14**

Modelleisenbahnschrank finnische Birke, Platte zum Ausrollen, Tischler-Handarbeit, B:1,75 H:1,35 T:0,40m. Tel. 039291/2109

Verkaufe: N-Spur-Artikel europ. u. amerikanischer Vorbilder aus gepflegter Privatsammlung sowie Wandbilder (USA) mit Bahnmotiven. Originalverpackt, neuwertig. Liste DM 1,- Rückporto bei: Ekkehard Wiesenfarth, Östliche 48, 75175 Pforzheim

25 Tips wie Sie mit NV-Farbbogen eine sensationell natürliche, meisterhafte Modellbahnlandschaft (H0, N, Z u. and.) erreichen, anregende Farbabbildung, erstaunliches Angebot und Info gratis

Verlag Vetter · 64342 Seeheim · Abt. ME 5

Telefon 0 62 57 / 87 42 · Fax 0 62 57 / 8 63 76

Modellbahnplanung: Software Winrail 2.61 für Windows 3.4, mit 80 Bibliotheken DM 49,-. Tel. 07031/671988

Rarität: Spur 1, Serie 1, Märklin, Lok mit 7 Wagen + Schienen (Speisewagen, Schlafwagen + Reisewagen mit Figuren etc.) gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 0208/759650

TT: 7 Loks, 30 Wagen, Pckg. "30 Jahre BTTB", alte Zeuke-(Hutprofil), BTTB-, Pilz-Gl., 12 Bausätze, BP modular, div. Zubehör günstig abzug. St. Eichler, Seydelstr. 40, 07549 Gera

KAUFE JEDE MODELLEISENBAHN MODELLAUTOS/ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote u.a. aus Großhandelsauflösung

TT	**ROKAL** BR 24	nur 149,95
	ROKAL BR 03	nur 249,95
	TT-Club BR 106 oder **TT-Club** V 60 inkl. Versand	nur 172,95
	Klose TT BR 106	nur 139,95
	NEUHEIT !!!!!! E 244 (Tillig) + 1 Traktor !!!!	nur 189,95
	BR **E 250**	nur 89,95
	BR **E 211** oder BR **E 242**	nur 59,95
	BR **E 70**	nur 179,95
	BR **01**	nur 194,95
	Zementsilowagen	nur 14,95
	3 Zementsilowagen	nur 39,95
	D-Zug-**Mitropawagen**	nur 9,99
	3 Containerwagen	nur 39,95
	4 Tschechische **Wagenbausätze** (versch.)	nur 39,95
	Bogenweichenpaar, el.	nur 17,95
	Doppelkreuzungsweiche, el.	nur 14,95
	Entkuppler, el.	nur 7,95
	Weiche rechts, el.	nur 9,95
	Weiche links, el.	nur 13,95
	10 **Kupplungen** oder Beutel Trennstifte	nur 2,95
	Traktor mit Hänger (inkl. Versand)	nur 34,95
	2 Gabelstapler (inkl. Versand)	nur 34,95
	3 Busse oder 3 Lkw TT	nur 9,99
	Form-**Vorsignal**	nur 10,00
	Gleissperrsignal	nur 10,00
	Form-Abdrücksignal	nur 10,00
	5 Tastenpulte	nur 19,95
	Lichttrafo Z 1 25 VA für Zubehör	nur 29,95
H0m	**Spreewaldbahn Personenzug**	nur 199,95
	Spreewaldbahn Güterzug	nur 179,95
H0	**Piko** BR 01	nur 94,95
	BR 01 **GRÜN**	299,95
	BR 38 mit Windleitblechen	nur 119,95
	BR 95	nur 109,95
	Saxonia	nur 169,95
	4x 4achs. Reko-Modernisierungswagen	nur 69,95
	4 Lichtsignale	nur 39,95
	100 gerade oder gebogene Schienen	nur 49,95
	Lichttrafo Z 1 25 VA für Zubehör	nur 29,95
	10 1armige Lampen	nur 29,95
	Warnblinkanlage	nur 19,95
	Russ. B0 w + 2 Wagen	nur 109,95
	Roco BR 74	nur 149,99
	Rivarossi BR 59	nur 449,99

Bestellungen, Angebote, Anfragen, Angebotslisten an

MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN

NÜRNBERGER STR. 21 · 10789 BERLIN (30), ab 14 h

Telefon 0 30 / 2 18 66 11 · Fax 0 30 / 2 18 26 46

Verk. TT-Modelle v. BTTB Zeuke, Kleinserien sowie Ersatzteile u. Zubehör. Neu u. gebr. Fertigen Vorb.ger. TT-Betonmasten. Umfangr. Listen gg. DM 2,- in Marken bei S. Neumann, Bergstr. 23, 06774 Söllichau. Gerne auch Ankauf!

Biete Piko H0, N u. TT. Listen anfordern. B. Schwabach, William-Zipperer-Str. 118, 04179 Leipzig. Tel/Fax 0341/4414272

TT - 50 Loks, ca. 600 Wagen, Gleis, Oberleitung + Signale, Altes + Neues - unbenutzt - kein Rokal - Liste gg. frank. Rückumschl. (DM 2,- Porto) bei: N. Bank, In der Flecht 17, 50389 Wesseling

bahnladen-karten jetzt bei **bufe!** (na sowas!) und zwar: **bufe-fachbuch-zentrum**, eckard rose, reinhold-becker-str. 28, 01277 dresden. alles da! schaun's mal rein! **der bahnladen**

Plastteilesätze: DE 2500 Henschel-BBC TT-Vt137, TT-Schiebewandwagen u. Wagenkästen u.v.m.. Info gegen Freiumschlag. Wir liefern Auhagen, Gützold, Hruska, Piko, Krüger + Tillig-TT. Jeike, Rüselstraße 10h, 45143 Essen H

Roco E41 (43636), 120,- DM; BR112 (43425), 120,- DM (beide neu); **Fleischm.** BR103 (4377), 160,- DM; BR120 (4351), 160,- DM; **Liliput** BR38 DB, 80,- DM. **ME** 52 - 93, geb., VS. Tel. Sa./So. 03445/200826

Verk. 100 Jahre RAW Chemnitz, Schild 741277, Kesselsch. BORSIG, Betriebsbuch, Ohrenst. und Koppel, Katalog Nr. 875 von 1932. St. Ramm, Wiesenstraße 56, 14513 Teltow

ME, gebunden, 1958 - 1989, pro Jg. 40,- DM + Einzelhefte 1958 - 1994, 1,- DM bis 2,- DM. R. Fröbel, Edisonstr. 10, 59077 Hamm

Suche

Suche BR 218, BR 42, H0 TT BR 103 (DDR-Prod.) DB BR 212 215 218 E 112 o 114 Schienen ger. u. Eisenb-Videof. Fecht,Calwerstr.26,75289 Neuweiler

Märklin H0, Trix, LGB, Loks, Wagen und Zubehör, Sammlungen oder Gesamtanlagen gesucht. Tel. 08261/9623, Fax 6805

Suche TT-Bahn, Gleise, Wagen, Gebäude, Zubehör usw. Angebote an Adrian Gorselka, Körnerstr. 14, 76571 Gaggenau

Sammler sucht Reichsbahn-Kursbücher 1924 - 1965. Tel. 0711/6599106

DDR STRASSENFAHRZEUGE ALS MODELLE

Lkw G 5 m. Tank	(September)	DM 16,00
Lkw G 5 m. Tank Feuerwehr	(September)	DM 16,00
Lkw G 5 m. Tank Koffer Armee	(September)	DM 16,00
W 50 Lastzug m. Rungen „Sägewerk"		DM 18,00
Tatra 111 m. Pritsche		demnächst
Panzer T 72 M (Bausatz)		demnächst
Löffelbagger „Exkubur" (GUS)	(demnächst) ab	DM 53,55

... u.v.a. 1:87 - u. 1:43 - Modellautos aus Osteuropa ...

Modellautovertrieb T·H·O·R

Rudolf-Breitscheid-Straße 47

16816 Neuruppin

Telefon/Telefax 0 33 91 / 39 78 84

KATALOG GEGEN DM 3,50 ANFORDERN

schon gerafft? unsere kleinanzeigen künftig auch im modelleisenbahner! achten sie darauf! hin und wieder sind sie auch ungeheuer wichtig und informativ! **der bahnladen**

Suche: Die Rügenschen Kleinb., Franzburger Kreisbahnen, Schmalspurbahnen der Oberlausitz, Über den Rennsteig, Dampfloks in Glasers Annalen, MITROPA zw. gestern und morgen. S. Knapp, 88316 Isny, Untere Stadtmauer 27

Laternen, Mützen, Schilder u. sonstige Raritäten der Deutschen Bahn von vor 1945 gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, 70197 Stuttgart 1. Tel. 0711/6599106

Suche Piko N-Spur Modelle (auch Sammlungen) und Zubehör und ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500 + 601 Modelle (alle Größen) und Pappbastelbögen. Werner Meinecke, Habigerstieg 17, 21079 Hamburg



Modell-Großbahnen -Station Hardenberg-

LGB-Spezialgeschäft mit Versand

Siegfriedstr. 1 · 12051 Berlin · Nähe U- und S-Bahn Neukölln

Tel. 030/625 52 14 · Fax 030/626 81 56

Di.–Fr. 9–18 Uhr · Sa. 9–13 Uhr · Mo. geschlossen



Filiale Fürstenwalde/Süd

II_m (LGB) + H0 + $H0_m$/H0e + TT + N

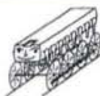
Modellbahnzubehör/Bastlerhölzer

Breite Str. 17 · (bei G. Zeuschner) · 15517 Fürstenwalde

Tel. 0 33 61/40 59 · Di. + Fr. 14 – 18 Uhr · Sa. 9 – 13 Uhr

BEMO - Schmalspurfzg. - Transp.wag. **HERR** - Rollfzg. Angeb. an Dietrich, Schulstr. 21, 02742 Neusalza

BTTB. Suche günstig folgende Lokomotiven: BR35, BR50, BR86. Telefon 06126/51640



Monika Zaade

Modellbahnelektronik

Postfach 4912 in 38039 Braunschweig

Tel. 05 31 / 79 04 98 **Fax 05 31 / 79 95 76**

Elektronikbausätze
Digitaltechnik
Steuerungstechnik
Bauteile
Reparaturen und Umbauten

Für den TT-Modellbahner

Grundpackung (Oberleitungsmasten) 30,-
5 Mast kurz. Ausleger ★ 5 Mast lang. Ausleger
5 Fahrdrähte 2 / 1 ★ 5 Fahrdrähte 1 / 1

10 Flachmasten kurzer Ausl. DM 18,-

10 Flachmasten langer Ausl. DM 18,-

10 Fahrdrähte 228 mm DM 18,-

10 Fahrdrähte 114 mm DM 18,-

Weitere Fahrdrahtlängen, Quertragwerke etc. finden Sie im Katalog

REPA-Entkuppler (auch f. BEMO) 21,90

5 Ersatz-Entkupplerbohlen 9,80

Viessmann-Holzmastleuchte 11,60
Messing, Patentsteckfuß, incl. Lämpchen

Viessmann-Lichtsignale (neue DB-Ausf.)
Messingmast, Patentsteckfuß, LEDs incl. Vorwiderstände; 16 - 19 V Wechselspannung.

Vorsignal 19,80

Blocksignal 14,50

Ein- Ausfahrsignal 17,80

Bistabiles Relais 4 - 14 V=, 2 x UM, Kontakte 2 A, L x B x H = 20 x 10 x 10 mm. Z. B. für Weichen- und Signalrückmeldung
Stck. DM 2,95 ab 10 Stck. je DM 2,65

Ab August auch Ladengeschäft in Braunschweig !

Lieferung Inland : Vorkasse oder Nachnahme zzgl. DM 6,- Versandpauschale.
Ab DM 150,- spesenfrei. Unseren Katalog erhalten Sie gegen DM 3,- in Briefmarken. 08/94

Sammlerscheune

Gertrud Schmidt

An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen · Modellautos

Steifftieren · Puppen · Blechspielzeug

Zeppelinstr. 16 · 45470 Mülheim/R.

Tel. 02 08/37 15 57 · Fax 37 27 22

Märklin	
3012/2 SNCF grün OKT	700,– DM
3013/2 NS blau OKT	720,– DM
SE800/2 E44 OKT	650,– DM
3015 Krokostil OKT	975,– DM
3159 BR 1020 ÖBB OKT	520,– DM
3346 Doppellok OKT	520,– DM
3071/2 Triebw. OKT	410,– DM
4071/2 Zwischenw. OKT	200,– DM
344 J/2 Gepäckwagen OKT	450,– DM
342/2 Speisewagen OKT	160,– DM
4013 Postwagen	250,– DM
4014/3 FD Wagen OKT	350,– DM
4015/4 SBB/CFF OKT	300,– DM
Fleischmann N.	
937440 ICE Austrak	600,– DM
Arnold	
2277 BR96 ocker	445,– DM
2282 BR96 blau	365,– DM
2276 BR96 grün	325,– DM
Roco	
43221 BR57 Ept	271,– DM
43713 BRE 294	199,– DM
43994 E 10 AC	241,– DM
Kato	
30701 Fliegender Hamburger	280,– DM
30709 VT04 DB	265,– DM
3700 Märklin Amtrak	2300,– DM
Märklin Sonderangebote	
3311 Württemberger C	398,– DM
3396 BR 86	179,– DM
3349 Electro Motive	412,– DM
3448 E70	315,– DM
3462 Alaska	448,– DM
3615 BR 50	257,– DM
ICE aus 2986	380,– DM
Gützold	
27402 BR86 DR	152,– DM
27502 BR86 DB	152,– DM
35100 V 240	167,– DM
30300 BR71 KSSTEB	199,– DM
31100 BR 71 DRG	206,– DM
32700 BR52 DB	257,– DM
33700 BR52DR	253,– DM
33100/V219	164,– DM
Piko	
50001 BR 1,5 DR	187,– DM
50002 BR 1,5 O el	187,– DM
50010 BR 03 DR	187,– DM
50015 BR 38 En 1	209,– DM
50016 BR 38 DRG	199,– DM
50024 BR 41 DR	189,– DM
50032 BR 95 O el	199,– DM
50034 BR 95 DRG	210,– DM
Roco	
43221 BR 57 KPEV	253,– DM
43994 E 10.12 AC	231,– DM

Liefermöglichkeit, Irrtum und Preisänderungen vorbehalten!

Geschäftszeiten: Do. + Fr. 15.00–18.30 Uhr u. Sa. 10.00–13.00 Uhr.

Neu- + Gebrauchtware · **Wir zahlen Spitzenpreise** · Bei Anfragen bitte Rückporto beilegen!

NEU
VOLLMER® - Katalog 94/95
Architektur in Miniatur auf 174 Seiten
99 Preise warten auf ihre Gewinner im Gewinnspiel
VOLLMER GmbH, Porschestr. 25, 70409 Stuttgart
NEU

XYLONA
Architekturmodelle
365 preisgünstige Modelle + Bausätze in Holz
für die Spuren N TT H0 0 I und II/LGB
Kataloge (10,– DM) direkt bei
Ryk Huber · Postfach 187 · CH-8037 Zürich
Tel./Fax 00 41/1 2 73 47 40

D. APPEL Hans-Otto-Straße 7 · 10407 Berlin
(am Friedrichshain – 15 Min. v. Alex)
Modelleisenbahnen und Zubehör sowie An- und Verkauf LGB, H0, H0m, H0e, TT, N aller bekannter Hersteller, auch „JOUEF"
Modellautos und Eisenbahn-Videos
Reparaturservice
Mo.-Fr. v. 10.00 – 18.00 Uhr · Sa. v. 10.00 – 13.00 Uhr
Tel. 0 30/4 29 93 21



Suche
v. Hruska BR84, v. Piko VT135, v. Gützold BR42. Tel. 06103/44505

Suche Lokomotiven und Wagen Ex-DDR DR in Spur N aus Ex-DDR-Produktion. Liste mit Preisen an: Thomas Müller, Heimbrunnenstr. 42, 70771 Leinfelden-Echterdingen

Modellverwaltungsprogramme
für Modellautos und/oder Modelleisenbahnen
Welche Epoche bin ich?
Version 9.2
INFO kostenlos
MS - DOS ab 3.*
- 6 Arbeitsdateien frei wählbar
- freie Wahl der Ausgabedaten
- Fehllistenbearbeitung
- gesonderte Zubehördatei
- Einbinden von lieferbaren Katalogen
- Statistikfunktion

Für WIKING und HERPA - Sammler sind besondere Programme verfügbar!
Programme ab 55,- DM DEMO 5,- DM in Briefmarken
Ursula Zander * Tel.02451/5020 * Fax: 02451/3456
Karl - Arnold - Str. 83 * D - 52511 Geilenkirchen

Suche aus alter Piko-Produktion in H0 folgende Reisezugwagen aus folgenden Ländern: Bulgarische Staatsbahn, Tschechoslowakische Staatsbahn, Jugoslawische Eisenbahn, Polnische Staatsbahnen, Rumänische Eisenbahnen, Sowjetische Eisenbahnen, Ungarische Staatsbahnen. Zuschrift bitte an: Walter Lemke, Schönlankstraße 15, 28279 Bremen, Telefon 0421/833656, Telefax 0421/832910

Suche Spur S Schienenbus + BW, Wagen, Zubehör u. Ersatz-/Verschleißteile. M. Schwartze, Ostrowskistr. 14, 07546 Gera

TT-Modellbahn gesucht von BTTB Zeuke, Rokal u. dergleichen. U. Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm

Suche Fotos von S-Bahnzügen mit Ganzflächenwerbung. Klaus Becker, Schwalbacher Str. 15, 65329 Hohenstein

Märklin: Amerikanische Loks und Wagen, SK 800, DL 800 sowie Blechwagen gesucht. Tel. 02253/6545 abends

Suche ROKAL TT und E 70 v. Zeuke, auch defekt. Mario Löffler, Hainstr. 4, 35232 Dautphe. Tel. 06466/446

Suche el. Drehscheibe in TT. Tel. 06181/20930 mit AB (beißt nicht). Rufe zurück.

Angertalbahn-Aufnahmen von der Strecke Ratingen-Wülfrath gesucht. Angebote bitte an: Bernd Bastisch, Lintorfer Str. 40 C, 40878 Ratingen

SCHOLZ
CLICHYSTRASSE 8 · D-89518 HEIDENHEIM
TEL. (0 73 21) 4 16 44 · FAX (0 73 21) 4 85 02
IHR FACHGESCHÄFT FÜR MODELLEISENBAHNEN

Fleischmann	4817	Lok 78 254 DR	DM 236,60
Fleischmann	4889	Übergabezug mit Ctl 4/4	DM 388,40
Roco	44073	Set 4 Gaskesselwg. DB	DM 112,40
Roco	43245	Dampflok BR 41 DB	DM 257,60
Roco	43690	Ellok BR 181.2, blau, DB	DM 205,90
Roco	44499	KPEV Abteil-Doppelwg. 3. Kl.	DM 62,00
Roco	43013	VT 11.5 Max Liebermann	DM 285,00

Suche ständig H0 2L=Material, Loks + Wagen v. Piko, Roco, Brawa, Flschm. usw. Ang. an: Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin

Tausche

Lange Fleischm.-Weichen rechts 2x6079, neuw., geg. kurze linke 2x6072. Sautter, Aplerbecker Str. 29, 40472 Düsseldorf

Modellbahnversand Klaus
PF 512601, 01315 Dresden
Auhagen-Bausätze
komplettesSortiment

Piko H0	5/0761/100	Saxonia m. hist. Wg.-Zug	nur	159.00 DM
Brawa H0	1180	Schiebebühne	nur	199.00 DM
	1194	Beschr. Bahnüberg. (Slow-Memory)	nur	209.00 DM
	0476	KÖ II DB	nur	144.00 DM
	0492	KÖF I DR	nur	144.00 DM
	0500 + 0501	Rottenkraftwg. + Hänger zus.	nur	239.00 DM
Brawa N	1130	Schiebebühne	nur	187.00 DM
	1144	Beschr. Bahnüberg (Slow-Memory)	nur	209.00 DM
Jouef H0	1023	Elektr. Drehscheibe	nur	199.00 DM
	7400	TGV „Atlantique" 4teilig	nur	218.00 DM
Roco H0	44027	Set: 1 Packw. + 3 Pers.wg. Ep. II DR	nur	129.00 DM
Sachsenm. H0	14007	Set: 1 Packw. + 3 Pers.wg. Ep. II DRG	nur	88.00 DM
Egger-Bahn H0e	711300	Pers.-Zug 4teilig (Lok + 3 Wg.)	nur	139.00 DM

Versandkosten 1,00 DM + NN-Portokosten

Tausche Vespa Roller PX 125 TÜV 6/96 30 TKM mit Zubehör gegen **Piko H0** Diesel u. Dampfloks, Wagen, Gleise - auch defekt, evtl. mit Wertausgleich. Tel. 06473/2789 ab 17 Uhr - bitte öfter probieren

Verschiedenes

Alle Modelle, alle Maßstäbe, alle Meinungen - kostenlos in der Modellbahn-Mailbox 030/7823064

Christliches Modellbahn-Team, noch nicht von uns gehört? Was wir so machen? Info. anfragen beim: cmt c/o, K. H. Jähner, Marienfelderstr. 47, 33330 Gütersloh

Sind Sie TT-Modellbahner??? Dann sollten Sie uns kennenlernen: Info. gegen DM 3,- Rückporto beim: Arbeitskreis-TT-Modellbahn e.V., Wallburgstr. 4 in 42857 Remscheid

eisenbahn-urlaub in fernen ländern?! ein tip: haben sie immer ein packl **bahnladen-**karten dabei! eisenbahner in fernen ländern freuen sich darüber wie die schneekönige! (verteilen sie wohldosiert, sonst sind schon am ersten reisetag alle weg!) so mancher führerstand und das ein oder andere Bw-tor öffnet sich wie von zauberkraft! wertvolle hinweise während der reise gibt es allemal! also, nicht vergessen: vor der reise erst mal richtig **bahnladen-** karten einkaufen! **der bahnladen** postfach 430252, 80732 münchen

Modellbahner f. redakt. u. prakt. Arbeiten von Fi-Produktion in Heidelberg ges. Arbeiten können zum Großteil zu Hause ausgeführt werden. Bewerb. unter Chiffre ME08/850953H

Suche Edmondsonsche Fahrkarten (Pappkärtchen) Deutschl. + Ausland. J. Wassenberg, Kottmann-Str. 57, 41516 Grevenbroich, Tel. 02181/71004

Reparaturen/Getriebeänderungen und Einbau von Schwungmassen in Trix-Loks. Einbau von Schwungmassen in Fleischmann-Loks. P. Wilken, Kolumbusring 53, 26389 Wilhelmshaven, Tel. 04421/85777

Veranstaltungen

Nächste Modellbahn- und Autobörse "Bernau" am **4. September** von **9.00 bis 13.00 Uhr** in **12679 Berlin,** Ludwig-Renn-Str. 1. **Weitere Termine:** 23. Oktober + 4. Dezember 1994. Info: Henning Herzog, Tel. 030/5452294

Sie sind freier Handelsvertreter?
Sie sind beim Modellbahn-Fachhandel bestens eingeführt?
Sie haben langjährige Verkaufserfolge?
Dann können Sie unser Mann werden!

Wir suchen: Für Westdeutschland mit Ausnahme von Bayern und Baden-Württemberg gestandene, zuverlässige und dynamische ***Handels-Vertreter für ein großes, interessantes Verlagsprogramm***
Wir bieten: Die ideale Ergänzung für Ihre Reise.

Wir sind führend – Sie auch? Dann senden Sie uns bitte Ihre ausführliche Bewerbung mit Foto. Wir freuen uns auf das Gespräch mit Ihnen.

Chiffre ME08/8500053

Ständig volles Sortiment von ROCO-Modellen — Mehrwertsteuerrückvergütung — bei Club- oder Sammelbestellung Sonderkonditionen — Postversand in alle Länder
A-6330 Kufstein, Postfach, Oberer Stadtplatz
Telefon (00 43) 53 72 / 6 27 70 oder 6 27 17
Fax 6 27 70-25
RO CO
Laad



Modellbahnbox
Karlshorst
Neuwaren · Ankauf und Verkauf · Reparatur
Große Auswahl in N, TT, H0e, H0m, H0, 0, LGB
zu günstigen Preisen. Auch aus zweiter Hand.
LGB-Bahndämme aus Faserbeton (auch Formen für den Selbstbau) von cm.
Di. - Fr. 10.00 - 13.00 und 14.00 - 18.00 Uhr · Sa. 9.00 - 12.30 Uhr
Tel. 030/5083041 · Treskowallee 104 · 10318 Berlin · Am S-Bahnhof Berlin-Karlshorst

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

01187 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158
01237 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104
01277 Dresden, Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28
01127 Dresden, Modellbahn + Elektronik, Hertel, Konkordienstr. 38
01307 Dresden, Tan Modellbau, Pfotenhauerstr. 66
01324 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11
01445 Radebeul, Rosemarie und Werner Zeibig, Ernst-Thälmann-Str. 11
01478 Weixdorf, Fa. Büttner, Königsbrücker Str. 39
01558 Großenhain, Modellbahn-Shop Großenhain, Marktgasse 8
01589 Riesa, Spielwarengeschäft Gerd Heber, Dr.-Scheider-Str. 3
01594 Boritz, Modell Shop, Bernd Werner, Hauptstr. 8
01640 Coswig, Modellbahn Siewert, Moritzburger Str. 48
01796 Pirna, Modellbahn und Spielwaren, Donaische Str. 41
01809 Heidenau, Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4
01896 Polsnitz, Menschner Modelleisenbahn, Ziegenbalgplatz 10 + 11
01904 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstr. 44b
01936 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7
01968 Senftenberg-See, Horst Bergmann, Kormoranstr. 4
02625 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17
02708 Löbau, Spielzeugland, Rittergasse 3
02730 Ebersbach, Modellbahn-Boutique, Bärbel Siller, Löbauer Str. 11, Eingang R.-Götze-Str.
02763 Zittau, Haltepunkt, Johannisstr. 8
02763 Zittau, Sachsenmodelle, Fichte & Lenk, Markt 20
02994 Bernsdorf, Harald Mehlhose, Dresdner Str. 26
03046 Cottbus, Böcking und Sohn, Spremberger Str. 26
04109 Leipzig, Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4
04229 Leipzig, A. Nitsche, Altranstädter Str. 44,
04275 Leipzig, Fa. Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 101
04289 Leipzig, Karsten Klinger, Prager Str. 275
04318 Leipzig, Bernd Missler, Martinstr. 3
04720 Döbeln, Modellbahnhof, Hobby + Spiel, Bahnhofstr. 13
04736 Waldheim, Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27
06110 Halle, Modellbahncenter, Beesener Str. 2
06114 Halle, Fa. Hoffmann, Str. d. DSF 96
06268 Querfurt, Hobby-Shop K. Hebenstreit, Merseburger Str. 11
06484 Quedlinburg, Modellbahn-Service, Stieg 16
06618 Naumburg, Modellbahneck Ethner, Freyburger Str. 4
06667 Weissenfels, Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2a
06785 Schleesen, Modelleisenbahnen Rudi Engel, Dorfstraße 61
07308 Saalfeld, Joachim Heinecke GmbH, Postfach 152, Köditzgasse 21
07381 Pössneck, Günthers Hobbythek, Schillerplatz 2
07977 Berga/Elster, Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen, H. Kretzschmar, Postfach 18
08107 Kirchberg, Spielwaren und Elektroartikel, Torstr. 2
08223 Falkenstein, Falkensteiner Modellbahnstube, August-Bebel-Str. 49
08280 Aue, C. A. Schieck, Auerhammer Str. 1
08289 Schneeberg, Peter Lorenz, Forststr. 13
08297 Zwönitz, Olaf Günther, Siedlungsstr. 8
08412 Werdau, Sehrer, August-Bebel-Str. 74
08462 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertistr. 16

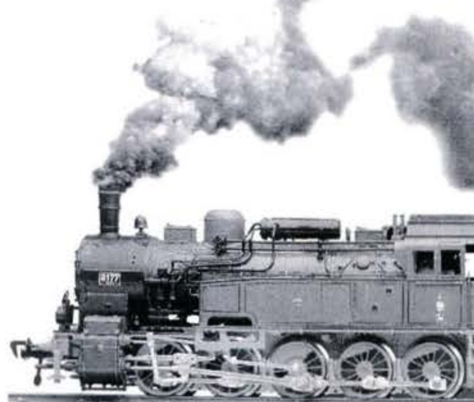
Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 1. September! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten.

08523 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str. 145
08523 Plauen, Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14
09212 Limbach, Oberfroh Modellbahnladen, Bernhardstr. 15
09326 Geringswalde, Modellbahnhof, Dresdener Str. 27
09366 Stollberg, Modellbahnen Junghans, Rudolf-Breitscheid-Str. 17
09366 Stollberg, Modell-Bahnhof, E.-Thälmann-Str. 6
09419 Thum, Fa. W. Oelmann, Greifensteinstr. 5
10247 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glatzer Str. 1
10318 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104
10405 Berlin, Modellbahn Haberditzel, Greifswalder Str. 2,
10407 Berlin, Detlef Appel, Hans-Otto-Str. 7,
10437 Berlin, Günter Peter, Kopenhagener Str. 73
10589 Berlin, Modellbahnen, Mierendorfplatz 16
10627 Berlin, Toto's Eisenbahnladen, Pestalozzistr. 28
10711 Berlin, Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26
10789 Berlin, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24
10789 Berlin, Michas Bahnhof, Nürnberger Str. 21
10827 Berlin, Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2
12045 Berlin, Modellbahn- und Spielwarenparadies, Sonnenallee 63
12051 Berlin, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr. 1
12105 Berlin, Peter Gierke, Suttnerstr. 2
12105 Berlin, Modellbahn Pietsch, Pruehss-Str. 34
12109 Berlin, Irene Becker, Mariendorfer Damm 14
12157 Berlin, Eisenbahnen Vogelbusch, Cranachstr. 9
12159 Berlin, Modellfahrzeug Herrmann, Haehnelstr. 11a
12163 Berlin, Lokschuppen, Markelstr. 7
12555 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3
13088 Berlin, Fritko Modellbahntreff, Berliner Allee 98
13189 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48
13359 Berlin, Peter Brause, Drontheimer Str. 1
13439 Berlin, Spielkiste Spielwarenhandel GmbH, Senftenberger Ring 13
13509 Berlin, LGB Markt, Holzhauser Str. 59
13581 Berlin, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a
13585 Berlin, Spandauer Lok-Werkstatt, Bismarckstr. 61 A
14169 Berlin, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37
14476 Eiche, Modellbahnhof, Hauptstr. 89
14641 Nauen, Brandenburger Spielwaren, Dammstr. 20

14712 Rathenow, Stettmann's Modellbahnen, Rhinower Str. 4
14770 Brandenburg, Modellbahnfachgeschäft, G. Kynast, Bäckerstr. 38
14772 Brandenburg, Goyer Modellbau + Modelleisenbahnen, Einkaufszentrum, Tschirchdamm 17
14774 Brandenburg-Plaue, Goyer Modellbau + Modelleisenbahnen, Genthiner Str. 65 + 102
15366 Hönow, Glücksburger Modelleisenbahnen, Inh. Klaus Hüther, Mehrower Str. 18
15907 Lübben, Modellbahnfachgeschäft Spreewälder Bimmelguste, Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4
16321 Bernau, Spielwarenfachhandel J. Bostedt und D. Fischer, Breite Str. 13
16816 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17
17291 Prenzlau, Brigitte Simon, Stettiner Str. 26
17489 Greifswald, Modellbahn-Service J. Schildauer, Steinbecker Str. 27
18055 Rostock, Elektro Schultz, Lange Str. 3
18273 Güstrow, Kinderland W. Godemann, Pferdemarkt 13/14
19053 Schwerin, Thomas Glusing, Mecklenburger Str. 5
19243 Wittenburg, Deja Drogerie- und Spielwaren GmbH, Große Str. 12
19322 Wittenberge, Modellbahnstudio Hinz, Lenzener Str. 75d
19370 Parchim, Borrmanns Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3
20099 Hamburg, Modellbahn Ramm, Lange Reihe 17
20255 Hamburg, Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70
20354 Hamburg, Wede Fachhandlung, Grosse Bleichen 36
21682 Stade, Modellbahn Wilhelmy, Fischmarkt 11
22041 Hamburg, Rita Herold, Holzmühlenstr. 33
22083 Hamburg, Modellbahnkiste, Imstedt 31
22087 Hamburg, Modellbahn Hesse, Landwehr 29
22113 Oststeinbeck, Modellbahnenbahnhof Max Engel, Im Hegen 4
22177 Hamburg, Spiel- und Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Olboeter, Tel. 030/47805233. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.



22299 Hamburg, Meyers Modellbahn, Barmbeker Str. 171
22393 Hamburg, Matthies-Modellbahn, Stadtbahnstr. 40
22880 Wedel/Holst., Die Gartenbahn, Elbstr. 67
23552 Lübeck, Emil's Sammlerbörse, Krähenstr. 32-34
23966 Wismar, Modellbahn-Börse, Dankwartstr. 52
24103 Kiel, Modellbahn Ofterdinger, Schülperbaum 2
24558 Henstedt-Ulzburg, Egon Wiegrefe, Middelweg 21
24582 Bordesholm, Horst Wuttkowski, Bahnhofstraße 75
24960 Glücksburg, Spielz(e)ug Löhr-Tanck, Schinderdam 1
25348 Glückstadt, Martin Meiners, Gr. Kremperstr. 13
26548 Norderney, Schnieder-Souvenirs, Am Kurplatz
26603 Aurich, Schut-Daio, Burgstr. 21–23
26817 Rhauderfehn, Hobby-Shop, Birgid Hatting, Postfach
27243 Harpstedt, Daum Modellbahn-Technik, Schützenweg 22
28217 Bremen, Modellbahn-Meyer, Bremerhavener Straße 73/75
28237 Bremen, Röland Modellbahnstudio GmbH & Co KG, Gröpelinger Heerstr. 165
28870 Ottersberg 1, Dodenhof
29225 Celle, Bastel u. Railway Depot, Lauensteinplatz 1
30451 Hannover, Schmalspur- und Feldbahn, Limmerstr. 79
31134 Hildesheim, Modellbahnecke, Braunschweiger Str. 22
31224 Peine, City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstraße 2
31568 Nienburg/Weser, Emil Twele, Lange Straße 53
31582 Nienburg, Nienburger Eisenbahn- und Modelleisenbahn Club E.V., Berliner Ring 45
31582 Nienburg, DEV Bücherladen, Kantstr. 18
32423 Minden, Modellbahnen Born, Kaiserstr. 20
32756 Detmold, K. Kunis, Grabbestr. 7
33098 Paderborn, Spiel + Freizeit Knoblich, Rosenstr. 13–15
33102 Paderborn, Modellbahn – Modellbau MMZ Sester, Friedrichstr. 7
33332 Gütersloh, Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25
33613 Bielefeld, Die Drehscheibe, Jöllenbeckerstr. 205
34127 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str. 99
34134 Kassel, Modellbau Ickler, Frankfurter Str. 247
34246 Vellmar, W + W Modellbahnen, Hopfenbergstraße 6
35510 Butzbach, Günter Schott, Hoch-Weideler-Str. 4a
35708 Haiger, Modellbahnen, Flug- und Schiffsmodelle, K.-H. Fries, Hüttenstr. 1
37073 Göttingen, Spiel + Foto, Theaterstr. 6

37176 Nörten-Hardenberg, Adolf Scheer, Langestr. 95
37235 Hess. Lichtenau, Kaufhaus Frank, Poststr. 12
37327 Leinefelde, J. Müller, Trift 14
37431 Bad Lauterberg, H. Schwickert, Hauptstr. 88–92
37520 Osterode, J. Thoermer, Martin-Luther-Platz 7
37603 Holzminden, Matthias Streicher, Wilhelmstr. 30
38100 Braunschweig, Modellbahn-Center, Marstall 16
38104 Braunschweig, Modellbahnstube, MINI-Laden, Korfesstr. 21
38300 Wolfenbüttel, A. Querndt, Okerstr. 6
38640 Goslar, Hottenrott Einzelhandel GmbH, Bäckerstr. 104
38678 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Bergstr. 31
39108 Magdeburg, Modelleisenbahnen E. Haseloff, Olvenstedter Str. 13
39218 Schönebeck/Elbe, Ingo Klettke, Wilh.-Helge-Str. 220
39343 Süplingen, Modelleisenbahnen, Barbara Paffenholz, Bodendorfer Str. 6
39539 Havelberg, Stettmanns Modellbahn, Domstr. 14
39576 Stendal, Modellbahnen, Spiel, Firma W. Liebisch, Breite Str. 25
40625 Düsseldorf, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15
40721 Hilden, Modellbahnladen Hilden, Benrather Str. 4
40764 Langenfeld, Spiel- und Hobby-Studio, Solinger Str. 87
42281 Wuppertal, Matschke Modellbahn, Schützenstr. 90
42289 Wuppertal, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5
42697 Solingen, Fa. Nimscholz, Bonner Str. 26
44141 Dortmund, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227
44287 Dortmund, Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133
44339 Dortmund, Hans Wibbeke, Eringer Str. 265
44809 Bochum, Spielzeugparadies Wagner und Raschka OHG, Dorstener Str. 217
45145 Essen, Modellbahn-Ecke Aschmann, Berliner Str. 29
45276 Essen, Buchhandlung im Eisenbahnmuseum, Grendtor 15
46483 Wesel, Modellbahn Luebke, Heuberg 9
47051 Duisburg, Drehscheibe, Kuhstr. 8
47533 Kleve, Miniaturbahnen Stichting, Hoher Weg 47
47638 Straelen, Modellbau Seiler, Josefstr. 2
47798 Krefeld, Krefelder Lokschuppen, Lindenstr. 28
47803 Krefeld, Maria Hermann, Hülser Str. 128
48143 Münster, Wiemo Modellbahntreff, Jüdefelder Str. 37
48683 Ahaus, MBS Vertriebs GmbH, Industriestr. 9
49078 Osnabrück, Modellbahn-Service, Lotter Str. 16
49342 Diepholz, Diepholzer Eisenbahnfreunde, Postfach 1266
50667 Köln, Peter W. Feldhaus GmbH & Co, Schildergasse 46–48
50827 Köln, Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664
51107 Köln, Lokstation Schmidt, Rösrather Str. 47
51375 Leverkusen, Modellbahn-Center Leverkusen, Bensbergerstr. 80
51379 Leverkusen, BW-Opladen, Düsseldorfer Str. 173
51438 Berg. Gladbach, Eisenbahn und Modellbau K. Spisla, Mülheimer Str. 180
52062 Aachen, Spielwaren Danhausen, Kleinkölnstr. 20/22
52062 Aachen, Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 2–12
52134 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7
52372 Kreuzau-Stockhehn, Drügh's Modelleisenbahnen, Kreuzauer Str. 59
53111 Bonn, Modellbahnstation M. Siffert, Rosental 52

Breidenbach's Spielzeugmärkte: Wir machen viel Werbung für gute Märkte. **So. 21. August, 26180 Rastede-Hahn,** Ammerlandhalle, **So. 28. August, 49205 Gaste bei Osnabrück,** Rest. Thies, Rheiner Landstr. 16, **So. 28 August, 27753 Delmenhorst,** Hotel Stadtpark, An den Graften, **NEU NEU NEU, Sa. 3. Sept., 44867 Wattenscheid,** Gänsereiterhalle, Watt. Hellweg 272, **So. 4. Sept., 30453 Hannover,** Blumengroßmarkt, Am Tönniesberg, **Sa. 10. Sept., 26441 Jever,** Schützenhof, Schützenhofstr. 47, **So. 11. Sept., 32257 Bünde,** Stadthalle, **Sa. 17. Sept., 59494 Soest-Ampen,** Schützenhaus, Werler Landstr. 231, **So. 18. Sept., 45721 Haltern am See,** Mehrzweckhalle, Am Lippspieker, **So. 18. Sept., 33100 Paderborn,** Paderhalle, **Sa. 24. Sept., 21334 Lüneburg,** Schützenhaus, **Sa. 24. Sept., 59067 Hamm,** Westenschützenhof, Wilhelmstr. 150, **So. 25. Sept., 49088 Osnabrück,** Halle Gartlage, **Sa. 1. Okt., 48149 Münster,** Schützenhof, Steinfurterstr. 104, **So. 2.Okt., 44643 Castrop-Rauxel,** Europahalle, **Mo. 3. Okt., 27753 Delmenhorst,** Hotel Stadtpark, **Mo. 3. Okt., 26871 Papenburg,** Alte Werft, **Sa. 8. Okt., Enschede (Holland),** Halle Diekman, die Halle ist 3000 qm groß, in Holland finden Spielzeugmärkte samstags statt!!!!!! **So. 9. Okt., 33607 Bielefeld,** Blumengroßmarkt, Am Wiehagen 77, **So. 16 Okt., 26180 Rastede-Hahn,** Ammerlandhalle. Marktzeiten Sa. 10 - 14 Uhr, So. 11 - 17 Uhr. Markt in Enschede 11 - 17 Uhr, An-/Verkauf, Tausch von Modellautos, Eisenbahnen, Rennbahnen, altem Spielzeug. Info Tel. 02553/4891, Fax 02553/80770

Nächste Modellbahn- und Autobörse "Bernau" am **11. September** von **10.00 bis 15.00 Uhr** in **01189 Dresden** im "Felsenkeller" Am Eiswurmlager 1. **Weiterer Termin:** 13.11.94. Info: Henning Herzog Tel. 030/5452294

Die Schmalspur-Museumsbahn Schönheide eröffnet den Personenverkehr. Auskunft bei: M. Hahn, Am Fuchsstein 3, 08304 Schönheide, Tel. 037755/2426

1. Gifhorner Spielzeugmarkt!
10.12.94, 11.00-18.00 Uhr. Info f. priv. u. gewerbl. Anbieter: Tel. 0511/496211 H

infernalisches verkaufsgebrüll und **exquisite publikumsbeschimpfung** am 27./28.VIII.94 im **Bw lutherstadt-wittenberg!** das müssen sie erlebt haben! was sonst noch alles geboten wird, entnehmen sie dieser zeitschrift an anderer stelle! bringen sie ihre zahlungsmittel und/-oder ihre frau finanzministerin mit (nachdem sie sich mindestens eine woche vorher ordentlich aufgeführt und somit eingeschmeichelt haben!) bücher, videos, postkarten und allen teufel haben wir für sie dabei! es soll unser schaden nicht sein! **der bahnladen**

Der originale Bernauer Modellbahn Tauschmarkt
am 23.10.1994 von 10.00-14.00 Uhr im Hotel zum Schwarzen Adler, Berliner Straße. Tischbestellungen, nur mit Rückporto, an: R. Grellert, Lahnstraße 16, 16341 Zepernick

Breidenbach's Spielzeugmärkte
Wir machen viel Werbung für gute Märkte
So. 14. August **48607 Ochtrup** Rest. Blanke, Niedereschstr.
So. 21. August **26180 Rastede-Hahn** Ammerlandhalle
So. 28. August **49205 Gaste bei Osnabrück** Rest. Thies, Rheiner Landstr. 16
So. 28. August **27753 Delmenhorst** Hotel Stadtpark, An den Graften
Sa. 3. Sept. **44867 Wattenscheid** Gänsereiterhalle, Watt. Hellweg 272
So. 4. Sept. **30453 Hannover** Blumengroßmarkt, Am Tönniesberg
An- + Verkauf von Modelleisenbahnen, Autos, Rennbahnen, altem Spielzeug. Sonntags auch Puppen.
Info 02553/4891 Fax 02553/80770
Öffnungszeiten: Sa. 10.00-14.00 Uhr, So. 11.00-17.00 Uhr H

53474 Bad Neuenahr, Technik Fritz, Telegrafenstr. 7
54290 Trier, Friedr. Theisen, Autorenn- und Modelleisenbahnen, Metzelstr. 19–20
55124 Mainz, Elektro-Müller, Budenheimer Str. 6
55130 Mainz, Weisenauer Modellbahnladen, Wormser Str. 91
56564 Neuwied, Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50
57076 Siegen, Keßlers Ecke, Siegstr. 35
57439 Attendorn, E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10
58332 Schwelm, Modellbahntechnik Peter Engelbrecht, Bahnhofstr. 14
58452 Witten, Franz Engel, Ruhrstr. 26
58511 Lüdenscheid, Gustav Diels Nachf., Werdohler Str. 5
58553 Halver, Modellbahn Betriebswerk, Von-Vincke-Str.13
59269 Beckum, Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6
59269 Beckum, Spiel + Freizeit Stöwer, Wilhelmstr. 35-37
59929 Brilon, Modellbahnstübchen K.-H. Heine, Siepenweg 5
60311 Frankfurt, E. Häfner Spielzeugkiste, Kurt-Schumacher-Str. 31
60431 Frankfurt, Fa.PM, Ginnheimer Landstr. 191-195
64283 Darmstadt, Der Lokschuppen, Hochstr. 9
64319 Pfungstadt, Modellbahncenter, Borngasse 5
65183 Wiesbaden, Spielwarenhaus am Markt, Marktstr. 10
65428 Rüsselsheim, Spiel- und Hobby Peter Kromschröder, Europaplatz 2
65428 Rüsselsheim, Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Inh. Oliver Wulle, Karlsbader Str. 45
65510 Idstein, Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16
65929 Frankfurt, Modellbahn Spiel- und Hobby-Treff, Dalbergstr./Ecke Albanusstr. 80
66333 Völklingen, Eisenbahn-Ecke, Saarbrücker Str. 31
66589 Merchweiler, Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst
67071 Ludwigshafen, Fa. Werst, Schillerplatz 1
67112 Mutterstadt, Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28
67655 Kaiserslautern, DIBa Modellbahnen, Eisenbahnstr. 55
68165 Mannheim, Die Modelldrehscheibe, Seckenheimer Str. 73
68259 Mannheim, Roland Botsch, Ziethenstr. 54
68309 Mannheim, Modellbahn-Treff, Dürkheimer Str. 20
68519 Viernheim, Bernd Trautmann, Wasserstr. 66
69214 Eppelheim, Klaus Schumann, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Str.
70024 Stuttgart, Spielwaren Kurtz, Marktplatz 10
70178 Stuttgart, Modelleisenbahn-Center, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.
70372 Stuttgart, Eisenbahntreffpunkt Schweickhardt, Schmidener Str. 43
71032 Böblingen, Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44
71071 Herrenberg, Spiel + Freizeit Keck, Bahnhofstr. 15
71229 Leonberg, Modellbahn Hennig, Bahnhofstr. 1
71272 Renningen, Kauffmann, Leonberger Str. 8
71334 Waiblingen, Eisenbahn-Treffpunkt Schweickardt, Rathausstr. 94
71384 Weinstadt-Endersbach, Spielwaren Mühleck, Waiblinger Str. 2
71672 Marbach a. N., Adolf Schnabl, Marktstr. 35
7240 Horb, Spielwaren Rubenacker, Neckarstr. 46
73430 Aalen, Modellbahnstube, Inh. Monika Ilzhofer, Ludwigstr. 15
73430 Aalen, Spielzeug Wanner, Reichsstädter Str. 11
73479 Ellwangen, Modellbahnstube, J. Klewenhagen, Marienstr. 44
73525 Schwäb. Gmünd, Spielwarenhaus Böttinger, am Kornhaus
73568 Durlangen, Wagner Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6
74072 Heilbronn, Hobby Eberhardt, Kirchbrunnenstr. 16+23
74072 Heilbronn, Böttinger, Südstr. 88 - City-Süd-Center
75172 Pforzheim, Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12
75365 Calw, Herzog, Lederstr. 16-20
7550 Rastadt, Spiel + Freizeit Moos, Schloßstr. 9+13
76133 Karlsruhe, Modellbahn Seyfried, Kaiserstr. 121
76133 Karlsruhe, F. Wilhelm Doerinc, Ritterstr. 5
76275 Ettlingen, Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich Str. 1
76356 Weingarten, Modellbahnshop, Schillerstr.
76684 Oestringen, Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7
79098 Freiburg, Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12
79104 Freiburg, Modellbahntreff, Habsburgerstr. 51
79183 Waldkirch, Benz Electronic, Damenstr. 20
79189 Bad Krozingen, Spielwaren Manig, Basler Str. 40
79215 Elzach/Bd., Herbert Haas, Hauptstr. 61
79261 Gutach/Brsg., M. Mössner, Landstr. 16a
79312 Emmendingen, Spiel + Technik, Markgrafenstr. 22
79410 Badenweiler, ASS Warenhandelsgesellschaft mbH, Kaiserstr. 6
80333 München, Wiedling Spielwaren, Theatinerstr. 13
81379 München, Fachbuchzentrum, Wolfratshauser Str. 62
81667 München, Die Modelleisenbahn, Belforstr. 5
82110 Germering, Günther F. Hödl, Otto-Wagner-Str. 4
84028 Landshut, Walter Dorst, Neustadt 452
8500 Nürnberg 60, Modellbahn-Vertrieb Dieter Scholz, Nördlinger Str. 13
8753 Obernburg am Main, Martin Seide, Bayernstr. 2
88601 Messkirch, O. Veeser, Postfach 1050
88630 Pfullendorf, Der Spielzeugladen, Hauptstr.22
89073 Ulm, Spielwaren Sindel GmbH & Co KG, Neue Str. 71
89073 Ulm, Gänßlen, Herdbruckerstr. 2-4
90103 Nürnberg, Buchhandlung Emil Jakob, Postfach 9320
90419 Nürnberg, Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109
90443 Nürnberg, Modellbahn Herrmann, Gibitzenhofstr. 17
90451 Nürnberg, Modellbahn-Vertrieb Dieter Scholz, Nördlinger Str. 13
90459 Nürnberg, Modellbahntreff, Wölckernstr. 34
91054 Erlangen, Der Modellbahnladen, Friedrichstr. 41
94315 Straubing, Kempt Modellbahnen, Inn. Frühlingstr. 2
95615 Marktredwitz, Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46
96047 Bamberg, Modellbahn- und Autoladen, Kapuzinerstr. 23
96215 Lichtenfels, Modellbahn-Treff, Coburger Str. 8
97236 Randersacker, Hobby-Shop, Gerbrunner Str. 2, 0931/706904
99084 Erfurt, Radio Kästner, Lange Brücke 44
99091 Erfurt, Trutz-Toys, Mittelhäuser Str. 42
99867 Gotha, In der City, Schwabhäuser Str. 38
99897 Tambach-Dietharz, PC-Service & Modellbau, Schmalkalder Str. 39

A-1050 Wien, Modelleisenbahnen Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160
A-1070 Wien, Hobby Sommer Modellbaugesellschaft, Neubaugasse 26
A-4020 Linz, Hobby- und Modellbau Handelsgesellschaft mbH, Bürgerstr. 14

CH-3011 Bern, Walter Gschwandner, Spitalgasse 24
CH-4051 Basel, Fa. Beltrami, Spalenvorstadt 22
CH-5432 Neuenhof, Tivoli Hobby- und Modellbahnen AG, Züricher Str. 156

S-21152 Malmö, Frank Stellvalls, Föreningsgatan 67

Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Bie

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige (Händleranzeigen werden mit „H“ gekennzeichnet)
Bitte veröffenlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik
❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 20,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____
Bankleitzahl ____ bei der ____ ab.

NAME/VORNAME TELEFON (mit Vorwahl) FAX

STRASSE/NR. PLZ/WOHNORT DATUM/UNTERSCHRIFT

❑ Ja, ich bin Abonnent von MODELL EISENBAHNER

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen
...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen
...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN

sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modelleisenbahner
Borkumstraße 2
13189 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 9/94 ist am 8.8.1994. MODELL EISENBAHNER 9/94 erscheint am 1.9.1994.

Nicht hinterm Busch

Verstecken müssen sich die H0-Minis aus Schönheide/Sachsen in der Tat nicht. Unter dem Markennamen Praliné sind sie seit Jahren am Markt und erleben derzeit eine Renaissance. Die Übernahme des Unternehmens durch die Busch-Gruppe und die Straffung des Sortimentes sprechen eine deutliche Sprache.

Busch-Praliné stellt mit dem Morgan Plus 8 einen britischen Klassiker in die Neuheitenvitrine. Hohe Detailtreue und perfektes Finish zeichnen das Plastemobil aus und lassen zugleich die neue (Busch-) Linie erkennen. Der Mercedes LP 809, schon immer eine Mehrzweckwaffe bei den Sachsen, kommt nun im Outfit einer mobilen Sparkasse. Einen Volltreffer landet Praliné mit dem Renault-Stadtbus R 312, der für den ÖPNV von Paris, Marseille und Saarbrücken verwendbar ist. Gleichfalls ist jetzt (endlich) das Mercedes 300 Landaulet, geeignet für Staatsbesuche auf der H0-Anlage, zu haben. Darüber hinaus ist an vielen Oldies der Pinselstrich der neuen Zeit nicht spurlos vorübergegangen. Sie erscheinen mit neuen Aufdrucken oder Werbelogos.



Praline´ liefert Busse und den Morgan Plus 8 in H0.

Herpa bleibt weiterhin Deutschlands rührigster Anbieter, wenn es um Halbnull-Fahrzeuge geht. Einen Schwerpunkt bei den Nutzfahrzeugen setzt ohne Zweifel die Renault AE 500 Magnum-Zugmaschine, die mit Albedo entwickelt wurde und bei beiden Unternehmen eingesetzt wird. Neu ist auch der Mercedes SK-Kühlkoffersattelzug „Henglein“ sowie die Volvo FH 16 - Solozugmaschine, die in die PC-Box gepackt wurde. Jetzt im Fachgeschäft zu finden sind die Personenwagen Mazda Xedos 9, als Pendant zum Wiking-Modell das Golf III-Cabriolet, die gesamte Opel Omega-Familie und der neue, große BMW 740i.

Preiser dosiert seine Neuheitenauslieferungen im Fahrzeugbereich recht sparsam. So erschien vor kurzem eine Doppelpackung für die H0-Landwirtschaft. Zwei Einachsanhänger (Kipper und Faßwagen) sind nun auch als Fertigmodelle zu haben. Für den Zirkus Krone gibt´s einen Toilettenwagen, gleichfalls fertig montiert. Die Linie „La Tour Miniature“ bekommt Zuwachs durch Kradfahrer, die für TV und Presse dabei sind. Der Mercedes-LKW 508 findet sich ab sofort im Einsatz bei einer Straßenmeisterei.



Herpa bringt MB- und Renault-Trucks, Mazda Xedos 9 und Golf III Cabrio.

Fotos: Stirl

Rietze profiliert sich zunehmend als Modelleur der Erzeugnisse der Audi AG. Auch die neue Oberklasse aus Ingolstadt, der in Genf erstmals vorgestellte A8, wurde von den Nürnbergern verkleinert. Bis hin zu den Fünfsternfelgen mit vier Ringen detailliert, ist Rietzes Neuer ein heißer Anwärter bei zahllosen Wahlen zum „Modell des Jahres“. Der Ford Transit Kastenwagen wurde zum Kommunalfahrzeug und „BP“-Werbeträger. Der Ford Cargo-Sattelzug fährt dagegen für „Edeka“ Reklame. Bei den H0-Bussen zeigt der neue Mercedes 0303 das perfekt umgesetzte Outfit von „KM-Reisen“. In der Sternzeichenreihe fährt der Kässbohrer Setra S 315 HDH für die Zwillingsgeborenen vor.



Mit ausfahrbarem Ausleger präsentiert sich Kibris LTM 1400.

Kehi aus Eisenach hat sich bei seinen Straßenfahrzeugen auf Verkleinerungen derjenigen Mobile spezialisiert, die das Straßenbild der DDR belebten. Nicht nur Nostalgiker werden je nach Anlagenthema auf das eine oder andere Modell kaum verzichten wollen. In Metallausführung, handlackiert und -gefinisht, erscheinen jetzt die Zweitaktklassiker IFA F8 und Trabi-Vorläufer P 70. Auch das Open-Air-Auto Trabant P 601 Cabriolet, im Volksmund „Kübelpappe“ genannt, ist in Halbnull wieder präsent.

Kibri, der Nutzfahrzeugspezialist aus dem schwäbischen Böblingen, hat mit dem Liebherr LTM 1400 das letzte 93er Modell mittlerweile ausgeliefert. Der großkalibrige Kran stellt inklusive Wippspitze eine Herausforderung für alle Schwerlastthematiker dar. Gleichfalls im Baukasten präsentieren sich die weiteren Kibri-Neuheiten. Zum Fuhrpark einer Brauerei gehören die Modelle Mercedes Hängerzug und MAN-Pritschenwagen, die im Zweierset ausgeliefert werden. Der schon länger verfügbare „Kohlen-Kuli“ fährt jetzt in weiß für „Raab Karcher“. Eine gern akzeptierte Marotte sind die Kombipackungen. Zumeist befindet sich ein schweres Baugerät „auf Reisen“ und alle zum Transport notwendigen Fahrzeuge wie Zugmaschine, Tieflader oder Auflieger sind in einer Packung. Deutliche Preisvorteile im Vergleich zum Einzelerwerb lassen viele Freunde des schweren Gerätes gerne zu den Dreierpacks greifen. So sind folgende Modelle unterwegs: Die Radlader von Zettelmayer (auf Scania-Tieflader) und Kaelble-Gmeinder (mit Mercedes/Scheuerle), der Kalmar DC 15/1200 Gabelstapler (mit MAN/Müller Mitteltal) und Liebherr 974 Bagger mit Bohrgerät (mit DAF/Scheuerle). *Uwe Ruck*



F8, P70 und P601 Kübel kommen im Maßstab 1:87 von Kehi.

Neue DR-Fahrzeuge im Fachhandel

Bei Tillig werden derzeit die neuen Ellokmodelle der Baureihe 44.0, Epoche III, in der Nenngröße TT produziert und an den Fachhandel ausgeliefert. In einmaliger Auflage fertigt Gützold die DR-Lokomotive V 240 001. Danach werden die Werkzeuge und Vorrichtungen für die BR 118 umgebaut. Roco liefert die ersten Diesellokmodelle der BR 232 aus. Der Preis für dieses Fahrzeug liegt unter 200,- DM. In den nächsten Tagen wird das gleiche Modell, ebenfalls in H0, von Brawa erwartet.



Eine elektrische **Überlandstraßenbahn** nach niederländischem Vorbild liefert Philotrain, Antilopestraat 1, NL-7315 EG Apeldoorn. Für den H0-Triebwagen gibt es einen passenden Beiwagen. Beide sind als Fertigmodell (1395,-/965,- DM) und als Bausatz (423,-/380,- DM) erhältlich. ▶



Werkfoto



PIKO

◀ Mit überarbeitetem Antrieb und variiertem Äußerem präsentieren sich Pikos **Baureihen 01.5 und 38.** So werden die H0-Modelle von anderen Motoren angetrieben. Zur Kraftübertragung wurden einige Kunststoffzahnräder durch solche aus Messing ersetzt. Auch die Ballaststücke wurden zur Steigerung der Zugkraft vergrößert.



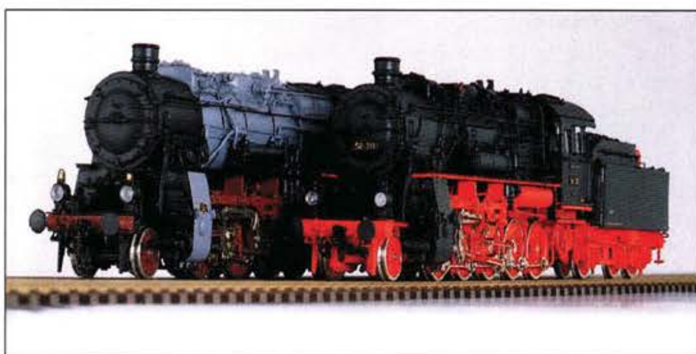
Fotos: Stirl

Roco

◀ Die **ÖBB-Baureihe 2045** fertigt Roco nun als Epoche V-Modell. Die **BR 500/600 der NSB** wurde überarbeitet: Die Griffstangen sind freistehend und das Fahrwerk hat außenliegende Rahmenwangen- und Kuppelstangen. Die italienische Tenderlokomotive **BR 880** ist eine Neuentwicklung. Alle Modelle fahren auf H0-Gleisen.



Werkfoto



Werkfoto



Auf Ilm-Gleisen rollt der vierachsige **Güterzugbegleitwagen.** Er wird von LGB im Rahmen der "Queen Mary" Serie herausgegeben. Er ist mit einer kompletten Inneneinrichtung versehen. Eine Beleuchtung kann nachgerüstet werden. Für einen Rauchentwickler ist im Schornstein Platz vorgesehen.



Lemaco liefert die Schlepptenderdampflokomotiven **58 311** (DRG) und **G12 1047** (Baden). Die exklusiven Modelle sind präzise nachgebildet, werden von einem Faulhaber-Motor mit Freilaufgetriebe angetrieben und besitzen ab 1,5 Volt Betriebsspannung eine gleichbleibend helle Beleuchtung.

MINITRIX

Im Doppelpack sind von Minitrix **DB-Containertragwagen** erhältlich. Sie sind mit je zwei abnehmbaren 30'-Entsorgungscontainern beladen. Der gedeckte Güterwagen, Bauart Dresden, ist ein bayerisches Epoche II-Modell. Die Modelle haben die Nenngröße N. ▶







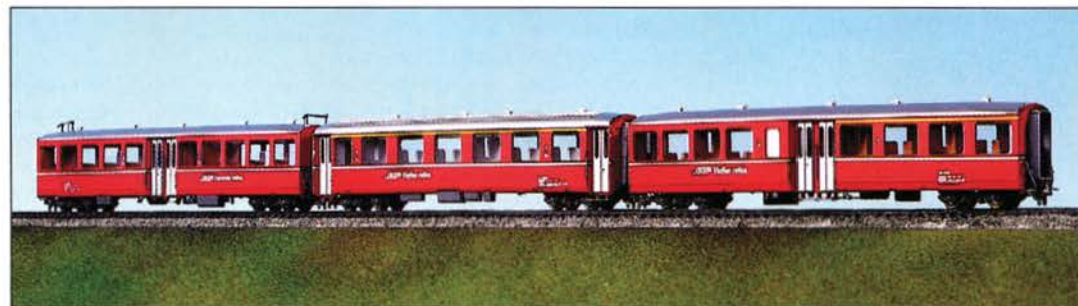
Werkfoto



Harald Freudenreich, Rostocker Straße 16, 18209 Parkentin, bietet einen **Doppelstockpackwagen** DPw4g(e) als kompletten Bausatz an. Der N-Bausatz kostet 57 Mark. Beschriftung und Zierlinien werden in Aufreibetechnik aufgetragen. Als Fertigmodell kostet das Fahrzeug 130 Mark.

PERLMODELL AB

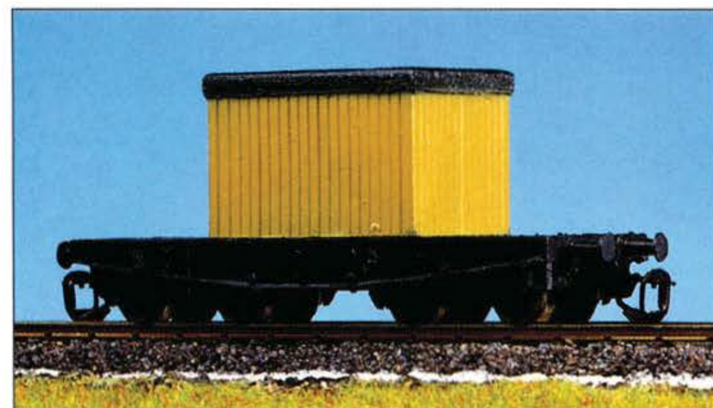
Perlmodell AB, Box 3, S-14707 Grödinge stellt den **Reisezugwagen Ci Pr05** der DRG in H0 her. Den Wagen gibt es als Bausatz. Als Material kommt Messing zum Einsatz. Zusätzlich kann das Fahrzeug mit Federpuffern und einer funktionsfähigen Hakenkupplung ausgestattet werden.

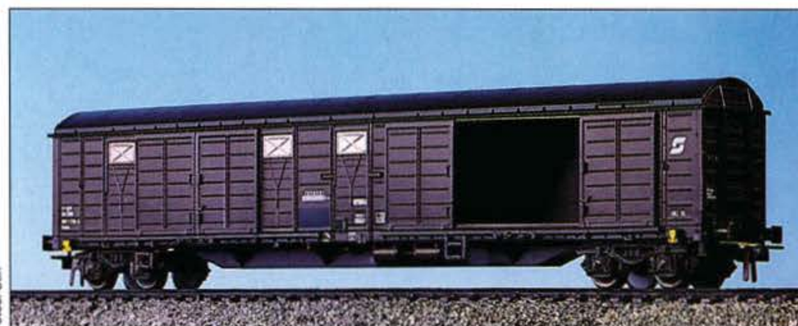


BEMO

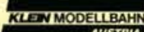
◀ Bemo, der Spezialist für schweizerische Schmalspurfahrzeuge, erweitert ständig sein Wagenprogramm. Das Bild zeigt die Wagen **A 1255, AB 1518 und B 2335** der Rhätischen Bahn. Die detaillierten H0m Modelle sind mit einigen Zurüstteilen zu komplettieren.

Peter Lorenz, Forststraße 13, 08289 Schneeberg-Neustädtel fertigt in Kleinserie TT-Lokomotiven und Wagen. Sie entstehen in Kunstharzgießtechnik. Der vierachsige **Flachwagen** hat eine Standardkupplung und wird mit einer Holzladung ausgeliefert. ▼





Fotos: Stirl



Klein-Modellbahn, Gatterederstraße 6, A-1230 Wien, stellt den vierachsigen **Großraumgüterwagen, Bauart Gabs**, her. Der ÖBB-Wagen gehört den Epochen IV und V an. Das 250 Millimeter lange Fahrzeug hat eine Kurzkupplungskinematik und Kupplungsaufnahmeschächte entsprechend NEM 362. Die doppelten Schiebetüren sind beweglich.



Werkfoto

kibri

◄ Gewerbegebäude findet man auf jeder Modelleisenbahnanlage. So kann auch Kibris **Malerei und Lackiererei** gut in bestehende Landschaften eingesetzt werden. Dieser Bausatz ist ebenso neu, wie der Schrottplatz mit Fuchsbagger und Lastkraftwagen sowie die Lagerhalle. Alle Modelle eignen sich für H0. Für Leute, die nach eigener Fantasie bauen, gibt es ein neues Kunststoffbauteil, das eine Blechdachplatte darstellt.



PIKO

Funktioniert man Pikos Gitarrenfabrik zum Gaswerk um, so kann dieser Gebäudekomplex mit einem **Gasometer** sinnvoll ergänzt werden. Der N-Bausatz ist detailliert und setzt Erfahrung im Gebäudezusammenbau voraus.

FALLER

Das **Autohaus Dengler** ist ein Faller-Bausatz in der Nenngröße N. Er besteht aus drei Gebäuden: Wohn- und Geschäftshaus, Werkstatt und Ausstellungspavillon. Alle einsehbaren Räume können mit Möbeln und Geräten ausgestattet werden. Obwohl der Bausatz etwa 90 Mark kostet, liegt kein passendes Modellauto bei. Soeben erschien der neue **Faller-Katalog**. ►





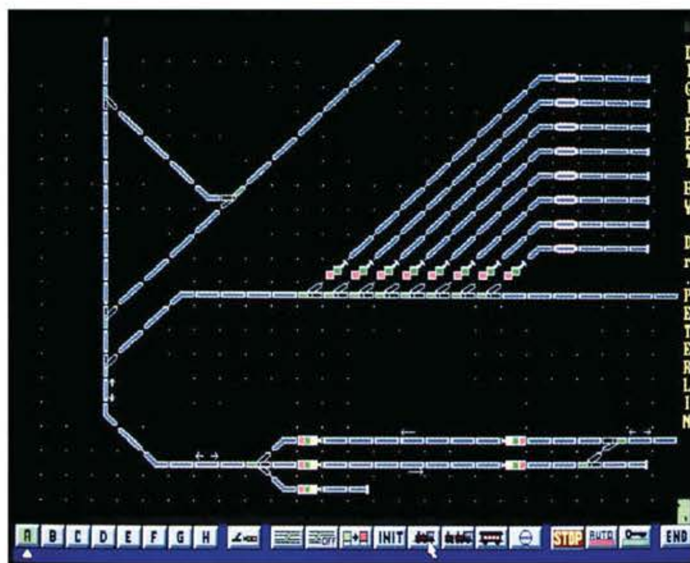


◄ Peter Hoffmann, Delitzscher Straße 112, 06116 Halle (Saale), hat die äußere Gestaltung seines **TT-Schienenreiniger** überarbeitet, so daß das Fahrzeug optisch besser in einen Zug eingegliedert werden kann. Die verschleißarmen Rubbelelemente aus Gummi bewegt ein motorisch angetriebener Exzenter. Verschmutzte Gummis sind mit einem Lappen zu reinigen. Der mechanische Schienenreiniger kostet 75 Mark.

Alphamodell, H-1078 Budapest VII, Nefeljcs u. 54 III./2. hat ein umfangreiches Sortiment an Lichtsignalen und Straßenlaternen. Neu sind die **Leitungsmasten für Straßenbahnen**. Sie bestehen aus Messing und sind für H0.

modellplan

Modellplan, Tannenstraße 80, 73037 Göppingen, nennt sein PC-Programm zur Steuerung von Digitalsteuerungen der Systeme Märklin und Arnold **„Digipet 3.5"**. Die Software bietet ein komplexes Computer-Gleisbildstellwerk und ermöglicht es, Triebfahrzeuge und Funktionsmodelle zu dirigieren. Betriebsabläufe können von Hand, teil- oder auch vollautomatisch vonstatten gehen. Bevor das Programm voll arbeitsfähig ist, müssen alle Strecken und Parameter der Anlage und Triebfahrzeuge eingegeben werden. Sodann ergibt sich eine enorme Funktions- und Betriebsvielfalt. ►





Wer ein **elektronisches Martinshorn** nach deutschem Vorbild sucht, bekommt dieses bei D+R Modellbahn und -elektronik, Schacher Straße 21, 88255 Baienfurth. Es läßt sich ein externer Lautsprecher anschließen. ▼



Fotos: Stirl

FALLER

Zum Altern von Gebäuden, Fahrzeugen und Schienen bietet Faller ein **Patina-Set** an. Die Packung enthält Model-Master-Farben, Pinsel und Lösungsmittel. In der fünfsprachigen Anleitung wird erklärt, wie vorzugehen ist. Bernhard Stein stellt verschiedene Techniken vor. Knapp 20 Farbfotos veranschaulichen die Texte. ▶



Roco

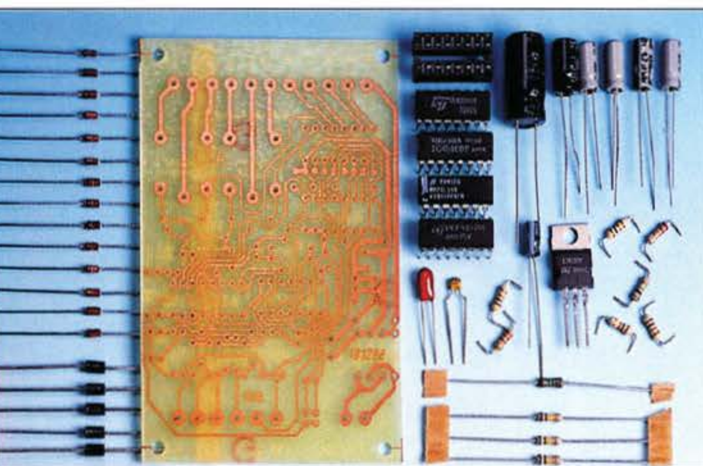
Mit der **Bettungsbogenweiche** 5/6 rundet Roco sein Roco-Line Gleissortiment ab. Sie hat einen Radius von 542,8 Millimetern und ist serienmäßig mit Handumschaltung ausgestattet. Ein Bettungsweichenantrieb kann nachgerüstet werden. Eine Herzstückpolarisierung ist ebenfalls vorbereitet und kann durch einfache Manipulation aktiviert werden. ▼



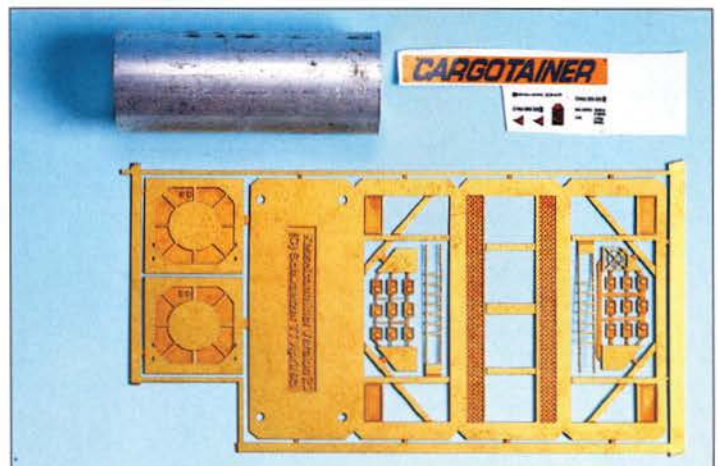




◀ Zur Ergänzung von Selbstbau- und industriell gefertigten Güterwagenchassis in der Nenngröße 0e liefert die Wiener Modellbaukompanie, A-1060 Wien, Chwallagasse 2, einen **Zurüstsatz** mit Weißmetallgußteilen.



M. Zaade, Postfach 4912, 38039 Braunschweig, verkauft einen **Elektronikbausatz** zur Ansteuerung von Lichtsignalen mit LED. Der Clou der Schaltung besteht darin, daß mit nur einem Taster bis zu vier Signalbegriffe nacheinander ausgegeben werden können.



Schwaetzer TT

Zum Bau eines **20'-Kesselcontainer** im Maßstab 1:120 dient der Bausatz von Schwaetzer-TT, Auf dem Ruhbühl 147, 88090 Immenstaad. Hauptbestandteil ist die geätzte Messingplatte. Schiebebilder zu authentischen Beschriftung und eine Bauanleitung liegen bei.

Künzel Modellbahnzubehör

Milchkannen, Podest und Anschlagtafel fertigt Künzel Modellbahnzubehör, Hüttengrundstrasse 13, 09337 Hohenstein-Ernstthal. Die Ausstattungselemente sind Bausätze aus Holz. Sie sind für die Nenngrößen H0, TT und N lieferbar und einfach aufzubauen.



Fotos: Stirl



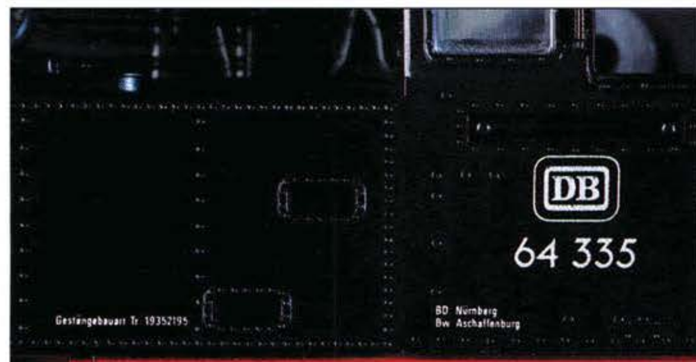
Das Vorbild

Die BR 64 gehörte zusammen mit den Baureihen 24 und 86 zum ersten Typisierungsplan der DRG für Lokomotiven mit 15 Tonnen Achsfahrmasse. Lokomotiven der BR 64 waren für kurze Nebenbahnstrecken gedacht, die keine Wendemöglichkeit besaßen. Die Achsfolge 1'C1 sicherte gleichgute Laufeigenschaften in beiden Fahrtrichtungen. Die ersten Maschinen wurden von Henschel 1928 geliefert. Bis 1940 wurden insgesamt 520 beschafft. Mit Kuppelrad-Scherenbremse und Laufradbremse waren die 64 384 bis 64 421 ausgerüstet. Ab 64 422 blieb die Laufradbremse, aber die Kuppelräder wurden wieder nur einseitig gebremst. Die 64 511 bis 64 520 bekamen statt der Bissel-Achsen Krauss-Helmholtz-Lenkgestelle. Nach dem Krieg verblieben ca. 280 Maschinen bei der DB und 115 bei der DR. Bei beiden Bahnverwaltungen begann etwa 1970 die Ausmusterung. Bei der DB waren die letzten 64er in Süddeutschland, bei der DR im nördlichen Teil zu finden.

Quelle: Weisbrod; Bäzold; Obermayer: Typenbuch deutscher Lokomotiven. transpress-Verlagsgesellschaft 1992.

Bubikopf

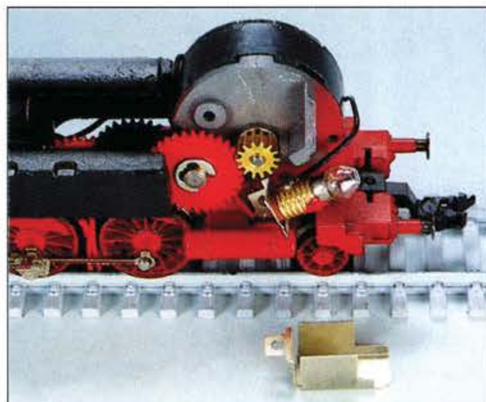
Dampflokmodelle der BR 64 gibt es bei vielen Herstellern. Wir testeten Fleischmanns jüngste H0-Variante, die 64 335 der Deutschen Bundesbahn.



Saubere Anschriften und perfekte Nietköpfe prägen die Seitenwand.

Neu ist das H0-Modell nicht gerade. Doch die abgewandelte Fahrzeugvariante kann sich sehen lassen. Makellos präsentieren sich an unserer 64 die Anschriften, Bahnverwaltungssymbole und Fabrikschilder. Während das Lokgehäuse in seidigem Mattschwarz gehalten ist, leuchten Räder, Rahmen und die Rohre unter den genieteten Wasserkästen in nahezu einheitlichem Rot. Auch die Achsnaben sind lackiert.

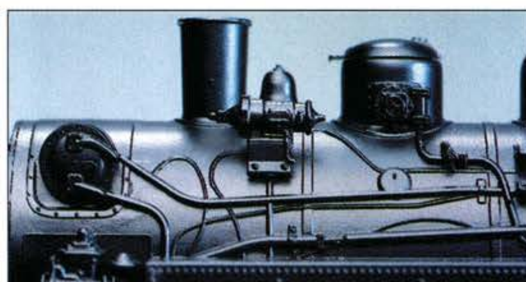
Die Gehäusegestaltung wird aus einer geschickten Kombination von Einzelteilen und fest in die Gehäuseform eingravierten Details bestimmt. So sind Wasserkastendeckel, Generator und Pumpen freistehend angebracht und die Sandfallrohre und Kesselleitungen an den Kessel graviert.



Die Kraft wird von Stirnrädern übertragen.

Beim Blick durch die Führerhaustür stören die glänzenden Metallteile des Motors und die Entstördrossel. Diese sollten besser dunkel gefärbt oder mit einer Abdeckung versehen sein.

Gestänge und Steuerung sind sehr feingliedrig. Sie bestehen vorwiegend aus geätztem Metall. Kunststoffteile wie Kreuzkopfschieber oder Gegenkurbel sind so geschickt gefärbt, daß ihr Werkstoff kaum auffällt.



Einzelteile und Gravuren sind geschickt kombiniert.

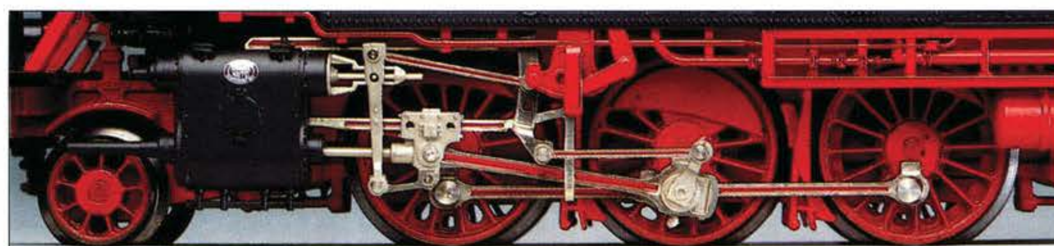


Die Fahreigenschaften unseres Modells waren gut. Beim Anfahren mit etwa 2,5 Volt wurden Geschwindigkeiten von etwa 14 km/h erreicht, bei Nennspannung fuhr das Modell 310 km/h, also dreimal so schnell wie das Vorbild. Der Auslaufweg betrug bei Nennspannung mehr als 500 Millimeter. Die Zugkraft der Lokomotive reichte aus, um einen 40achsigen Zug in der Ebene sicher zu befördern, obwohl das Modell keine Haftreifen hat.

Rainer Ippen

Fazit

Fleischmanns 64 335 ist ein leistungsfähiges H0-Modell. Durch seine robuste und dennoch feingliedrige Gestaltung eignet sich das Modell zum Sammeln wie zum Spielen. Da die Verkaufspreise sehr unterschiedlich sind, empfiehlt sich vor dem Kauf ein Händlervergleich.

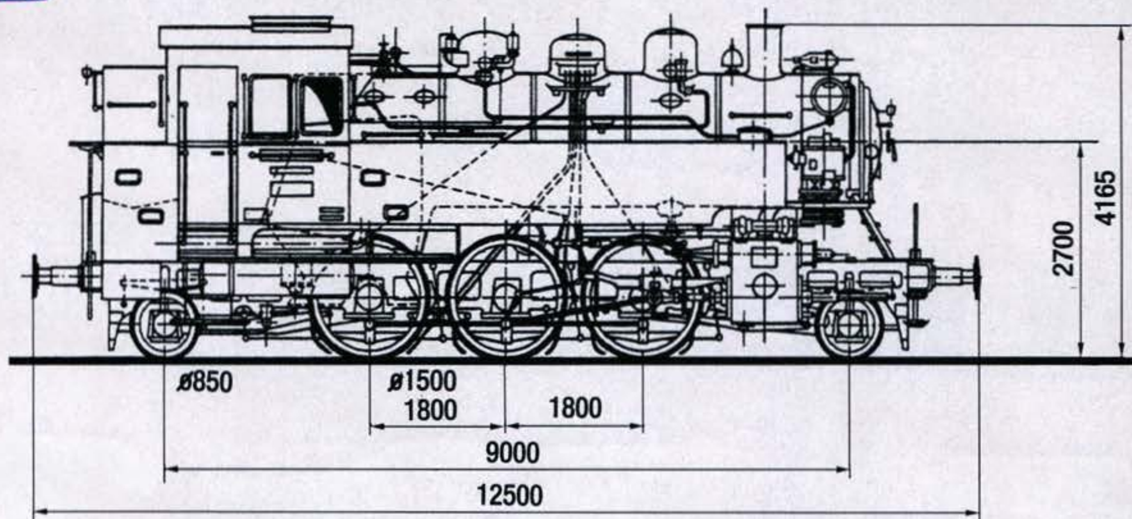


Eine gelungene Mischung von Kunststoff- und Metallteilen bilden das feingliedrige Gestänge.

Fotos: Stirl

Modell Eisen Bahner TEST

DATENBLATT BR 64 von Fleischmann





Hersteller:
Fleischmann (Deutschland)
Bezeichnung:
Tenderdampflokomotive 64 335
Konstruktionsjahr:
1972/1993
Nenngröße / Spur:
H0, 16,5 Millimeter
Epoche:
III, 1945 - 1970
Längenmaßstab:
1:87

Maßvergleich	Vorbild [mm]	1 : 87 [mm]	Modell [mm]
Länge über Puffer	12 500	143,7	143,0
Höhe über Schienenoberkante	4 165	47,9	48,0
Kesselmitte über Schienenoberkante	2 700	31,0	31,0
Treib- und Kuppelradstand	1 800	20,7	20,7
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1 500	17,2	17,2
Laufraddurchmesser	850	9,8	9,8



Stromsystem:
Zweischienen, Gleichspannung
Polarität:
die in Verkehrsrichtung rechte Schiene ist positiv, entspricht der NEM 631
Steuerungssystem:
ohne
Stromabnahme:
Schleiffedern an der Innenseite der Treib- und Kuppelräder
Beleuchtung:
beidseitiges Dreilichtspitzensignal, ab etwa 5 Volt sichtbar
Motor:
dreipoliger Fleischmann Rundmotor mit Flachkollektor und integrierter Schwungmasse
Kraftübertragung:
Stirnradgetriebe mit Messingritzel und Kunststoffzahnrädern an 3. Achse, 1. und 2. Achse über Kuppelstange mitangetrieben
Haftreifen:
keine
Kupplung:
beidseitig Fleischmann-Profischlitzkupplung, ohne NEM-Kupplungsaufnahmeschacht
Gehäuse:
Kunststoffgehäuse mit Wasserlack lackiert
Fahrgestell:
Metalldruckguß mit Ballaststück, 1. und 2. Achse gefedert



Nennspannung:
14 Volt
Strom bei Nennspannung:
250 Ampere
Masse:
300 Gramm
kleinster befahrbarer Radius:
356 Millimeter

Zugkraft über Rolle bei Nennspannung:
0 % Steigung: 0,51 Newton
5 % Steigung: 0,34 Newton
10 % Steigung: 0,12 Newton
Erwärmung:
nicht wahrnehmbar
Geräusch:
bei hohen Geschwindigkeiten laut



Gehäusedemontage:
Nach Lösen einer Schraube ist das vordere Gehäuseteil anzuheben und nach hinten abzuziehen.
Zugänglichkeit der Innenteile:
gut, Glühlampen in Schraubfassung
Zurüstteile:
keine

Bedienungsanleitung:
Sprache: sechssprachig
Vorbildteil: sehr knapp
Wartungsangaben: gut bebildert
Ersatzteilliste: nur Aufzählung der Verschleißteile
Verpackung:
Schaumstoffeinsatz, Kartondeckel mit Klarsichtfenster



Preis:
200 bis 300 DM
Katalognummer:
4061
im Handel:
seit April 1994
Varianten:
DB und DR: Ep. III, gen. Wasserk.; DR: Ep. II, gen. Wasserk., auch für Dreileiter-Wechselspannung; DB: Ep. IV, geschw. Wasserk.

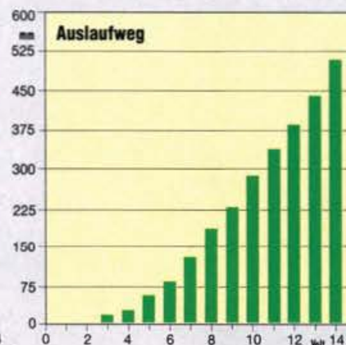
Die angegebenen Werte wurden für ein uns vorliegendes Modell ermittelt. Fertigungsschwankungen und Exemplarstreuung können zu abweichenden Werten bei anderen Modellen führen.

Fahrwerte	U_0 [V]	v_0 [km/h]	I_0 [A]	s_{30} [mm]	U_{20} [V]	v_{20} [km/h]	I_{20} [A]	U_{40} [V]	v_{40} [km/h]	I_{40} [A]
	OHNE LAST				20 ACHSEN			40 ACHSEN		
Anfahren	2,4	14	0,13	–	2,2	11	0,13	2,5	9	0,16
Kriechen	1,9	6	0,12	–	2,2	9	0,12	2,5	9	0,15
bei U_{min}	3,0	29	0,14	13	3,0	27	0,13	3,0	18	0,16
bei U_{Nenn}	14,0	310	0,31	505	14,0	290	0,34	14,0	229	0,35
bei 40 km/h	3,4	40	0,14	22	3,6	40	0,14	4,0	40	0,17
bei 90 km/h	5,4	90	0,17	77	5,6	90	0,17	6,0	90	0,21

U_0 = Spannung ohne Belastung; U_{20} = Spannung mit 20 Achsen; U_{40} = Spannung mit 40 Achsen; v_0 = Geschwindigkeit ohne Belastung; v_{20} = Geschwindigkeit mit 20 Achsen; v_{40} = Geschwindigkeit mit 40 Achsen; I_0 = Strom ohne Belastung; I_{20} = Strom mit 20 Achsen; I_{40} = Strom mit 40 Achsen; s_0 = Auslaufweg ohne Belastung; U_{Nenn} = Nennspannung.



Lesebeispiel: Die Lokomotive fährt zwischen 5 und 6 Volt mit der maßstäblichen Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes. Bei Nennspannung wird die dreifache Vorbildgeschwindigkeit erreicht. Bei Zügen mit 20 Achsen sind kaum Geschwindigkeitsunterschiede gegenüber einer Fahrt ohne Zug festzustellen.



Lesebeispiel: Nach Abschalten der Nennspannung bewegt sich das Modell noch etwa 500 Millimeter weit. Das ist sehr viel. Bei 6 Volt sind es noch knapp 100 Millimeter.

Transalpin



Was für die Deutschen der ICE, ist in Österreich der Transalpin. Wir testeten das neue sechsteilige H0-Modell von Roco.

Zweieinhalb Jahre hat es gedauert, bis Roco den sechsteiligen Modellzug fertigstellte. 2.000 Arbeitsstunden wurden allein für die Vorbilddokumentation benötigt; die Werkzeugmacher brauchten 15.000 Arbeitsstunden.

Der aufwendige Zug kann sich sehen lassen: In den Vorbildfarben und in Beschriftung des ÖBB 4010.5 von 1965 präsentieren sich Lokomotive, Steuerwagen mit Großraumabteil, Speisewagen, 1./2.-Klasse-Abteilwagen, 2.-Klasse-Abteilwagen und 2.-Klasse-Großraumwagen. Obwohl viele Zurüstteile in beiden Packungen liegen, dauert ihr Anbringen nicht allzu lange.

Modell Eisen Bahner TEST

Bei diesen Arbeiten hat man die Möglichkeit, mit den Augen auf Entdeckungsreise zu gehen. Zuerst fallen die erhabenen Schilder "Transalpin" und das erhabene Bahnverwaltungssymbol an den Stirnseiten auf. Die Fabrikschilder sind exzellent gedruckt. Die vielen Anschriften können unter einer Lupe ohne weiteres gelesen werden. Bei den Zurüstteilen kann man zwischen verschiedenen, authentischen Zuglaufschildern wählen.

Schaut man in das Innere der Wagen, so findet man die Inneneinrichtung mit mehreren Farben dargestellt. Ob messingfarbene Abteiltüren oder ein angedeuteter Maschinenraum in der Lokomotive, man kann in jedes Fenster hineinschauen. Sogar die Tischdecken im Speisewagen sind weiß.

Das Dach der Lokomotive trägt vorbildgerecht zwei Stromabnehmer. Davon ist einer mit dem schmaleren schweizer Schleifstück ausgestattet. Beide können zur Stromabnahme herangezogen werden. Zuvor muß ein Umschalter im Inneren der Lokomotive betätigt werden. Wer das Modell in einem Blocksystem fahren lassen will, sollte auf den Oberleitungsbetrieb verzichten. Dadurch wird ein Einsatz in beiden Richtungen speziell in Blocksystemen möglich: Auch bei vorausfahrendem Steuerwagen hält der Zug wie eine einzelne Lokomotive im spannungslosen Blockabschnitt vor dem rotzeigenden Signal.

Um das zu erreichen, haben Rocos Konstrukteure alle Fahrzeuge des Zuges mit einer zweipoligen Sammelschiene ausgestattet.



Scharffenberg- und elektrische Kupplungen an den Stirnwänden.

Das Vorbild

Ab 1965 beschafften die ÖBB Triebzuggarnituren mit der Baureihenbezeichnung 4010. Die ersten drei sechsteiligen Garnituren wurden im Zuglauf des "Transalpin" zwischen Wien und Basel eingesetzt. Weitere Einsätze im Ausland waren unter anderem die TS „Bodensee" nach St. Gallen, TS "Rosenkavalier" nach München und TS „Johann Strauß" nach Frankfurt.

Für den innerösterreichischen Verkehr beschafften die ÖBB in den Jahren 1966 und 1967 zwölf weitere Garnituren, welche anfangs im Städteschnellverkehr nur fünfteilig fuhren. Die fehlenden Abteilwagen der 2. Klasse wurden um 1970 nachbeschafft, seither sind alle Garnituren sechsteilig. Ursprünglich wurden die 1./2. Klasse Abteilwagen deklassiert eingesetzt. Diese fuhren gemeinsam mit Halbspeisewagen im Städteschnellverkehr Österreichs.

Bis 1976 beschafften die ÖBB in sechs Baulosen insgesamt 29 Einheiten. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge beträgt 150 km/h. Die Triebköpfe geben eine Leistung von 2.500 kW ab. Durch Umbauten und Umlackierungen hat sich das Erscheinungsbild der 4010-Züge in den letzten Jahren verändert.

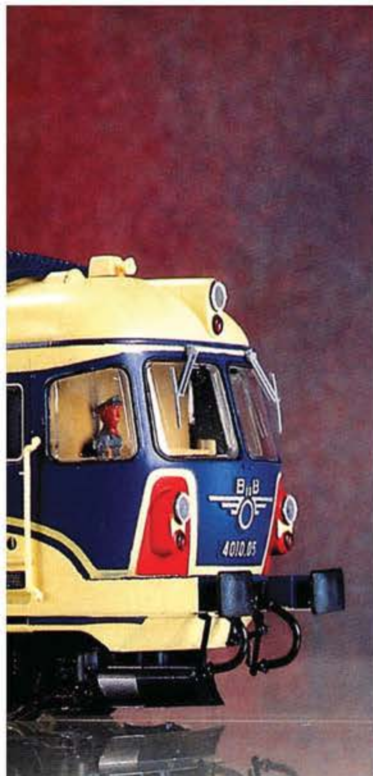
Derzeit sind die Züge nach wie vor im gehobenen Reisezugdienst im Einsatz.

Quelle: Roco-Beipackzettel

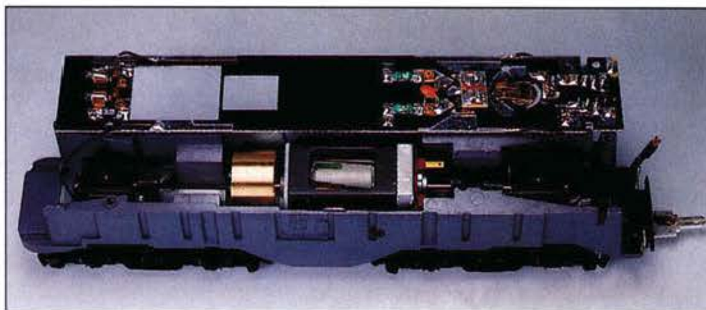
Damit der Zugverband beliebig zusammengestellt und auch kurzgekuppelt werden kann, wurden Kupplungen und Kinematik umkonstruiert. Die Kupplung besteht aus einem Stück Leiter-



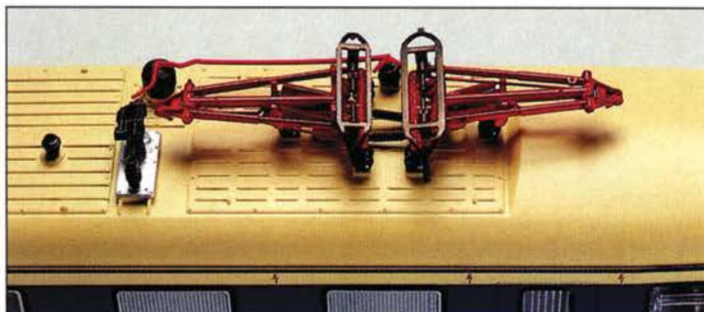
Detaillierte Drehgestelle, lesbare Anschriften und Fabrikschilder sind an allen Fahrzeugen des sechsteiligen Modellzuges zu finden.



betrieb fahren, sind an der Lokplatine zwei kleine Brückenstecker zu entfernen. Dann nehmen jeweils die rechten vier Räder des führenden Fahrzeuges den Pluspol ab. Der Minuspol (in Fahrtrichtung links) bleibt durchgeschaltet.
Lokomotive und Steuerwagen sind mit Spitzensignal und Schlußlicht ausgestattet. Abhängig von der Fahrtrichtung wird



Genug Platz ist auf der Leiterplatte für die „Blockstreckenelektrik".



Stromabnehmer mit schmaler und breiter Wippe hat auch das Vorbild.

ihn mit 419,6 Millimetern an.
Entgegen Rocos Ankündigung sind die Innenräume nicht beleuchtet. Die dafür nötigen Teile müssen einzeln gekauft und nachgerüstet werden. Für die Zugenden hat Roco spezielle Kupplungsadapter nach NEM vorbereitet. Sie sollen bei Bedarf Doppeltraktionen ermöglichen.
Für den Herbst plant Roco die Auslieferung des 4010 für Wech-

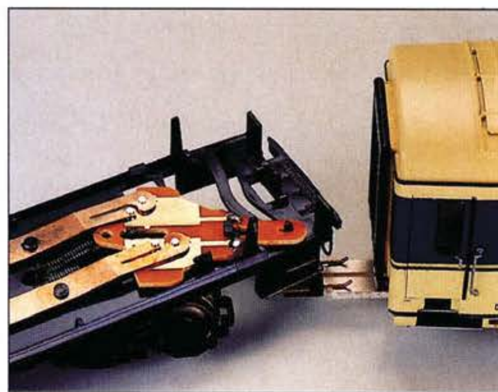


Das typische „Gesicht" trägt ein erhabenes Bahnverwaltungsemblem.

platte. Kontaktfedern an beiden Aufnahmeschächten stellen die elektrische Verbindung her. Die Leitung zwischen Feder und Wagenleiterplatte geschieht über Schleifkontakte: Silber-Nietkontakte schleifen auf vergoldeten Leiterbahnen entsprechend der Auslenkung der Kupplungsdeichsel. Die hochwertigen Materialien sichern die Funktion der elektrischen Verbindung.
Im Auslieferungszustand werden alle Radkontakte zur Stromabnahme herangezogen: acht an der Lokomotive und sechs am Steuerwagen. Will man im Block-

zwischen beiden hin- und hergeschaltet. Während in der Lokomotive eine Diodenlogik für das richtige Signalbild sorgt, ist es im Steuerwagen ein Radschleppkontakt. Eine kleine Kupferfeder sitzt stramm auf einer leitenden Achse des ersten Drehgestells. Beginnt die Achse zu rotieren, wird die Feder mitbewegt und schlägt gegen einen Kontakt. Die Klemmkraft der Feder bremst die Achse. Doch wirkt sich das kaum aus: Bei der Nennspannung von 12 Volt hat die sechsteilige Einheit einen Auslaufweg von 325 Millimetern. Bei 4 Volt rollt

der Zug noch 13 Millimeter weit. Das ist ausreichend, da genügend Radkontakte vorhanden sind. Kraftquelle ist der fünfpolige Roco-Flachmotor mit schräggenutetem Anker. Auf der Ankerwelle sitzt eine Schwungmasse, die ausgewuchtet ist. Über Kardanwellen werden Schneckenräder angetrieben. Jeweils ein Stirnradgetriebe im Drehgestell gibt das Drehmoment an alle vier Achsen der Lokomotive weiter.
Bei Nennspannung konnten wir eine Geschwindigkeit von etwa 190 km/h messen. Damit wird die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes um 27% überschritten, die NEM 661-Empfehlung läßt 40% zu. Die Zugkraft reicht für eine vorbildgerechte Zugförderung aus. Die Leistungsreserven des Antriebes sind in Steigungsabschnitten nützlich.
Der geschobene Zugverband hat annähernd die gleichen Fahrwerte wie der gezogene. Auch die Fahreigenschaften sind gleich gut. Alle Gleiselemente durchfuhr unser Modell anstandslos. Erwartungsgemäß entgleisten die langen Wagen in der Schikane bei hohen Geschwindigkeiten. Es ist also ratsam, den Zug nur auf solchen Gegenbogenstrecken einzusetzen, in denen Übergangsbögen vorhanden sind. Außerdem ist der kleinste befahrbare Radius zu beachten: Roco gibt



Die Kurzkupplung und ihre Kulissenführung dienen auch der elektrischen Leitung.

Fotos: Stirl

selspannung. Auch bei dieser Ausführung soll die Zugsammelschiene und wahlweise Stromabnahme vom führenden Skischleifer vorhanden sein. Weitere Varianten sind bereits in Vorbereitung.

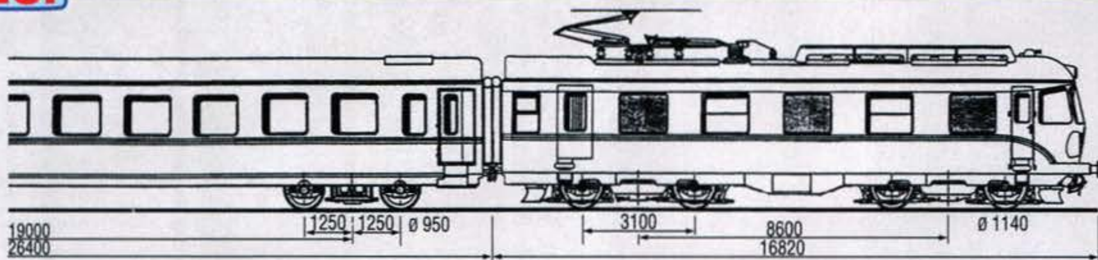
Rainer Ippen

FAZIT

Rocos Triebzug 4010 der ÖBB ist ein gut gestaltetes H0-Modell mit ebenso guten Fahreigenschaften. Durch die aufwendige elektrische Ausstattung kann der Zug in beiden Fahrtrichtungen in Blocksystemen vorbildgerecht betrieben werden. Das exklusive Modell hat einen exklusiven Preis.

Modell Eisen Bahner TEST

DATENBLATT — ÖBB 4010 von Roco





Hersteller:
Roco (Österreich)
Bezeichnung:
elektrischer Triebzug 4010 der ÖBB
Konstruktionsjahr:
1993/1994
Nenngröße / Spur:
H0 / 16,5 Millimeter
Epoche:
III, 1945 - 1970
Längenmaßstab:
1:87

Maßvergleich	Vorbild [mm]	1 : 87 [mm]	Modell [mm]
Länge über Puffer (6teilig)	149 120	1714,0	≈1720
Länge über Puffer (Lok)	16 820	193,3	193,3
Länge über Puffer (Wagen)	26 400	303,4	303,4
Länge über Puffer (Steuerwagen)	26 700	306,9	306,9
Höhe über Schienenoberkante	3 821	43,9	43,9
Drehgestellabstand (Lok)	8 600	98,9	99,0
Drehgestellabstand (Wagen)	19 000	218,4	218,4
Radstand im Drehgestell (Lok)	3 100	35,6	35,6
Radstand im Drehgestell (Wagen)	2 500	28,7	28,7
Raddurchmesser (Lok)	1 145	13,2	13,2
Raddurchmesser (Wagen)	950	10,9	10,9



Stromsystem:
Zweischienen, Gleichspannung
Polarität:
die in Verkehrsrichtung rechte Schiene ist positiv, entspricht der NEM 631
Steuerungssystem:
elektrische Schnittstelle zum Anschluß von Digitaldekodern
Stromabnahme:
Schleiffedern an acht Rädern der Lokomotive und sechs Rädern des Steuerwagens, Umschalter auf Oberleitungsbetrieb auf Leiterplatte in Lok
Elektrische Schaltung:
Zugsammelschiene mit Spezialkupplungen durch den ganzen Zug, leitende Kurzkupplungskinematik mit vergoldeten Leiterbahnen und Silbernietkontakten, Schaltbrücken in der Lokomotive zur Umschaltung auf Stromabnahme vom jeweils führenden Fahrzeug (nötig bei Wendzugbetrieb in Blockstrecken)
Beleuchtung:
fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal und Schlußlicht, ab etwa 6 Volt
Motor:
fünfpoliger Roco-Flachmotor mit schräg genutetem Anker und dynamisch gewuchteter Schwungmasse
Kraftübertragung:
Über Kardanwellen und Schnecken-Stirnradgetriebe an vier Achsen.
Haftreifen:
beide Räder der ersten und vierten Achse der Lokomotive
Kupplung:
Der ganze Zug ist kurzgekuppelt. Die Kupplungen werden in Kulissen geführt, Doppeltraktion vorbereitet
Gehäuse:
Lokomotive, Mittel- und Steuerwagen haben Kunststoffgehäuse
Fahrgestell:
Lokomotive: Druckgußblock mit tiefangelenkten, dreipunktgelagerten Drehgestellen
Wagen: Kunststoffchassis mit Beschwerungsplatte
Inneneinrichtung:
Lokomotive: Führerstand und Maschinenraum
Speisewagen: Inneinrichtung rot, Tischflächen weiß abgesetzt, Küchenteil beige
Sitzwagen: rote Sitze in Einzel- und Großraumabteilen, Wände beige
Steuerwagen: Führerstand, blaue Sitze im Großraumabteil
Sonderausstattung:
Innenraumbeleuchtung, über Zugsammelschiene oder/und zusätzliche Radkontakte an den Drehgestellen der Mittelwagen, Spezialkupplungsadapter für Doppeltraktion



Nennspannung:
12 Volt
Strom bei Nennspannung:
0,28 Ampere
Masse:
Lokomotive: 465 Gramm
Steuerwagen: 166 Gramm
Wagen: etwa 160 Gramm
kleinster befahrbarer Radius:
419,6 Millimeter (Roco R3)
Erwärmung:
nicht wahrnehmbar
Geräusch:
gering

Zugkraft über Rolle bei Nennspannung, sechsteilig:
0 % Steigung: 2,00 Newton
5 % Steigung: 1,15 Newton
10 % Steigung: 0,90 Newton



Gehäusedemontage:
An Lokomotiven und Wagen ist das Gehäuse zu spreizen und nach oben abzuziehen.
Zugänglichkeit der Innenteile:
gut
Zurüstteile:
viele
Bedienungsanleitung:
Sprache: dreisprachig
Vorbildteil: kurz und prägnant
Wartungsangaben: ausführlich
Ersatzteilliste: vorhanden
Verpackung:
Modelle liegen im Styroporeinsatz, umgeben von Kartonschachtel



Preis:
etwa 6300 öS / etwa 900 DM
Katalognummer:
43053 und 43054
im Handel:
Österreich: seit Juli 1994
Deutschland: ab August 1994
Varianten:
in Vorbereitung

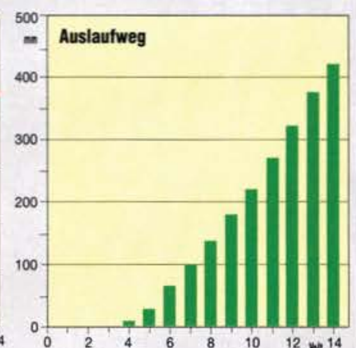
Die angegebenen Werte wurden für ein uns vorliegendes Modell ermittelt. Fertigungsschwankungen und Exemplarstreuung können zu abweichenden Werten bei anderen Modellen führen.

Fahrwerte	U_{6tlg} [V]	v_{6tlg} [km/h]	I_{6tlg} [A]	s_{6tlg} [mm]	U_{3tlg} [V]	v_{3tlg} [km/h]	I_{3tlg} [A]
	6teilig				3teilig		
Anfahren	2,6	11	0,23	–	2,4	8	0,24
Kriechen	2,6	9	0,22	–	2,3	6	0,24
bei U_{min}	4,0	36	0,28	13	3,0	17	0,24
bei U_{Nenn}	12,0	187	0,44	325	12,0	184	0,42
bei 40 km/h	4,4	40	0,28	204	4,3	40	0,26
bei 150 km/h	10,3	150	0,40	287	10,0	150	0,38

U_{6tlg}= Spannung, 6teilige Einheit; U_{3tlg}= Spannung, 3teilige Einheit
I_{6tlg}= Strom, 6teilige Einheit; I_{3tlg}= Strom, 3teilige Einheit
v_{6tlg}= Geschwindigkeit, 6teilige Einheit; v_{3tlg}= Geschwindigkeit, 3teilige Einheit
s_{6tlg}= Auslaufweg, 6teilige Einheit; U_{Nenn} = Nennspannung; U_{min} = Betriebsspannung, bei der Zug sicher fährt



Lesebeispiel:
Bei Nennspannung fährt das Modell 190 km/h. Geht man davon aus, daß ein voll aufgedrehter Trafo 14 Volt Fahrspannung liefert, dann bewegt sich der Zug mit einer Geschwindigkeit von 220 km/h.



Lesebeispiel:
325 Millimeter rollt der Zug nach dem Abschalten der Nennspannung aus. Bei 4 Volt Fahrspannung sind es 13 Millimeter.

Das Heimat-Bw



Die berufliche Heimat des Lokomotivführers ist das Bahnbetriebswerk. Wenn der Loklenker darüber hinaus noch engagierter Modelleisenbahner ist, baut er sich als erstes auf seiner Anlage ein Bw. Lokführer Jürgen Kühn aus Lutherstadt Wittenberg gestaltete Teile seines Heimat-Bw in der Nenngröße TT nach. Hier ist sein Bericht.

Seltsamerweise hatte ich als Kind mit der Modelleisenbahn überhaupt nichts am Hut. Es mag daran gelegen haben, daß mir Schiffsmodelle interessanter erschienen oder daß ich eine Menge anderer Dinge im Kopf hatte, als ausgerechnet die Modelleisenbahn.

Die große Eisenbahn hatte es mir allerdings von jeher angetan, und so war es überhaupt nicht verwunderlich, daß schon frühzeitig mein Berufswunsch feststand: Lokomotivführer.



Am Stellwerk Sm müssen alle Lokomotiven vorbeifahren, die, vom Bahnhof kommend, in das Bw zum Restaurieren oder in den Schuppen wollen.

Erst als Lokschlosser-Lehrling entdeckte ich, daß es neben den Schienengiganten auch noch solche in Handtellergröße gab, so daß ich mich – zunächst nur gedanklich – mit dem Angebot der Modellbahnindustrie zu beschäftigen begann. Der Durchbruch kam erst, als ich geheiratet hatte: Meine Frau schenkte mir eine Startanlage der Firma Zeuke Berliner TT-Bahnen. So spontan dieses Geschenk war und mit so wenig Vorbedacht die Nenngröße gewählt worden war, das Interesse an der Modellbahn brannte lichterloh. Mit der Zeit bestätigte sich auch die gute Wahl der Spur der goldenen Mitte: Das war genau das Richtige für unsere Wohnverhältnisse!

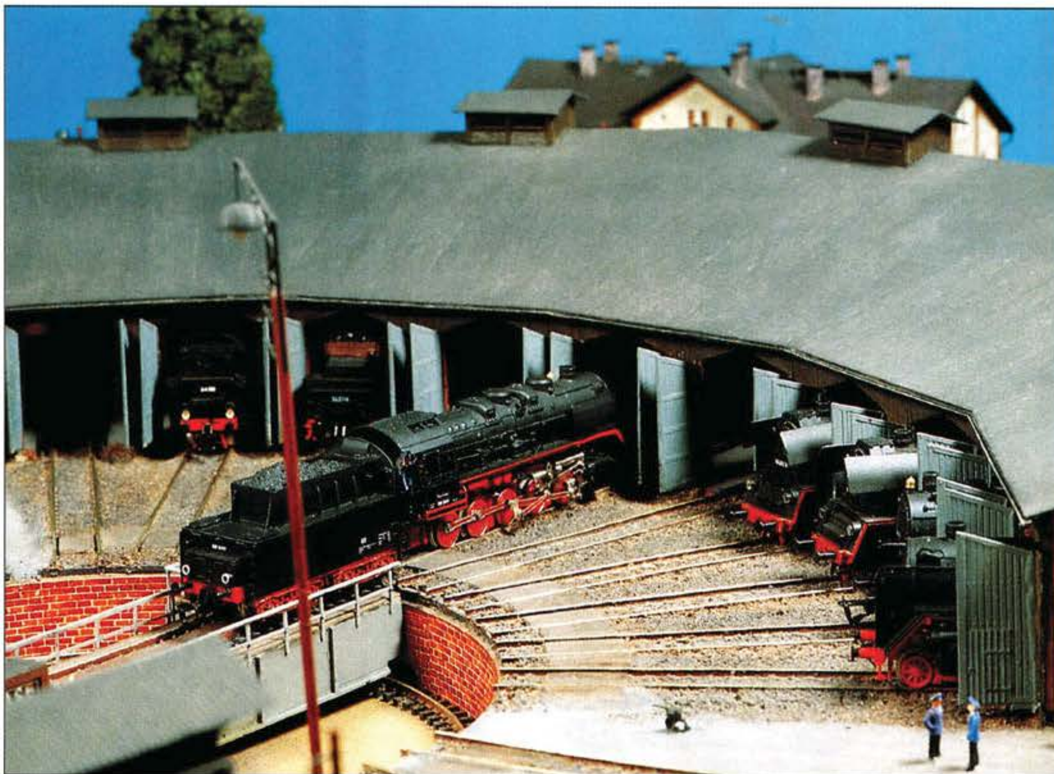
Anlagenplatte Nr. 1

Als Lokomotivführer war mein Bahnbetriebswerk Lutherstadt Wittenberg für mich zur beruflichen Heimat geworden. Hier hatte ich gelernt, und von hier begannen die meisten Fahrten auf meinen geliebten Maschinen, zunächst noch vereinzelt Dampflokomotiven, später Diesellokomotiven der Baureihen

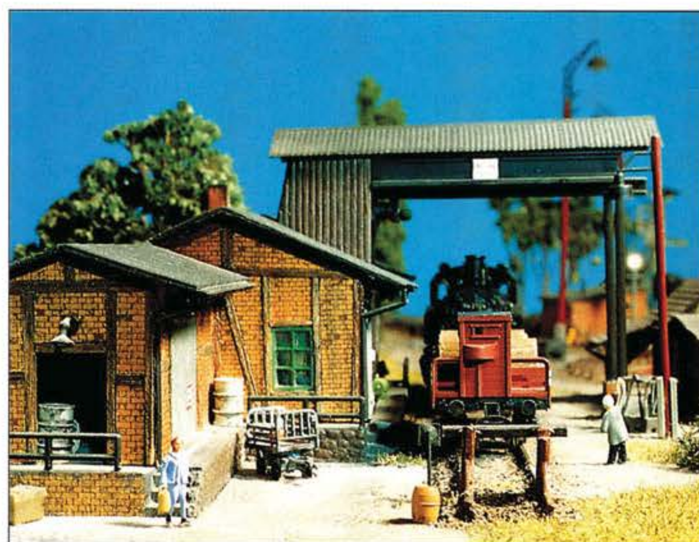

Wenn der Schlackensumpf voll ist, muß die Lösche abtransportiert werden. Der Aufzug ist voll beweglich, jedoch nicht angetrieben.

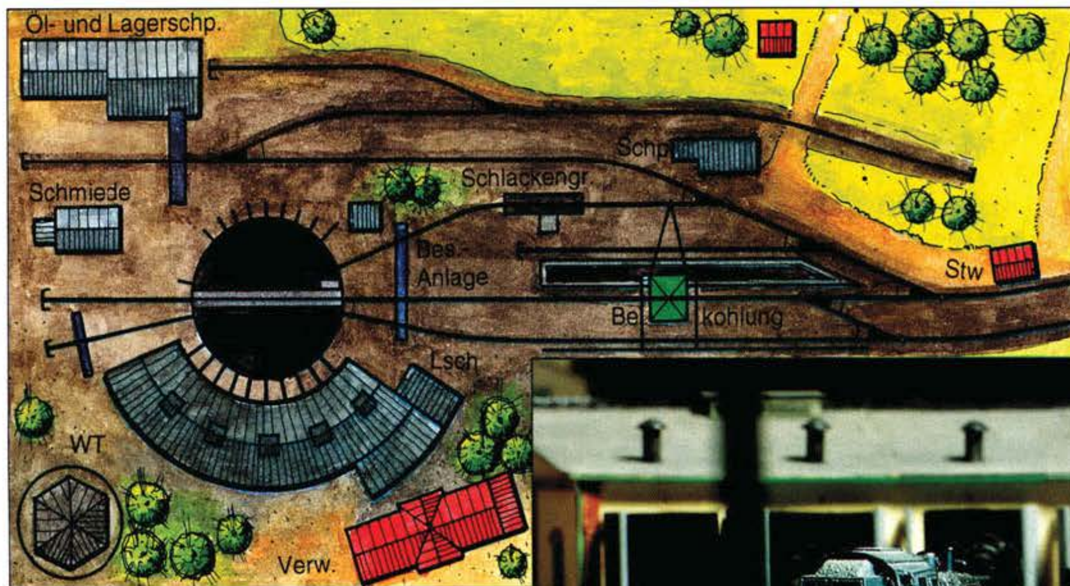
(überwiegend Flexgleis) und die Weichen von Krüger. Das war auch die einzige Änderung nach der Wende, da mir die bis dahin verwendeten Weichen nicht mehr gefielen.
Eingedenk solcher Mängel, die ich bei anderen Anlagen entdeckt hatte, daß sich nach dem Drehen der Scheibe alle Loks bewegten, die auf der Achse des Drehscheibengleises standen, trennte ich die Schuppengleise vom Drehscheibengleis und vom Schuppeninneren. So können einzelne Maschinen qualmend vor dem Tor stehen, ohne daß sich noch weitere bewegen. Dazu habe ich eine einfache Z-Schaltung verwendet, d.h. alle Gleise werden meinem Piko-Trafo mit nachgeschaltetem Heine-Regler zugeschaltet.
Die Drehscheibe und den Lokomotivschuppen baute ich selbst. Dazu wurde die Drehscheibengrube aus Pertinax auf einer Drehbank ausgedreht und die Bühne aus Entladebrücken von BTTB zusammengebaut.
Komplizierter war der Bau eines gut funktionierenden Drehscheiben-Antriebs. Ich verwendete dazu des Getriebe aus einem Waschmaschinen-Zeitschalter (WM 60 aus Schwarzenberg) und als Triebwerk einen Piko-Motor. Die Bewegung der Drehscheibe

120 und 132 (alte DR-Bezeichnung). Was lag näher, als daß mein erstes Anlagenthema ein Bw war? Natürlich spielten auch Platzgründe eine Rolle, doch der Grundgedanke war: Der Ursprung allen Betriebes ist das Betriebswerk und darin der Lokschuppen. Um in diesen hineinzugelangen, braucht man eine Drehscheibe. Somit hatte ich mit zwingender Logik das Thema für meine erste Anlagenplatte gefunden: 10ständiger Rundschuppen mit Werkstatt, Drehscheibe und Wasserturm. Alle weiteren Gebäude, wie Lager für Ersatzteile und Schmiermittel, Schmiede und Besandungsanlage vor der Scheibe ergaben sich aus der Lage der Hauptelemente. Das alles mußte auf einer Platte 1000 x 1000 mm untergebracht werden, denn mehr Platz stand nicht zur Verfügung.
Die Platte entstand in üblicher Bauweise mit einem Rahmen aus gehobelten Dachlatten und darauf befindlicher Sperrholzplatte. Das Gleismaterial kommt von Pilz


Der 10ständige Lokomotivschuppen ist das Herzstück der Bw-Anlage. Die BR 50, die gerade in das Schuppengleis 5 fährt, ist ein Kleinserienmodell. Die Gleise vor dem Schuppen sind gesondert abschaltbar.


Bei rutschiger Schiene für die Lokomotiven immens wichtig: Trockener Sand aus der Besandungsanlage.


Hochbetrieb am Materiallager. Alle sind neugierig, was wohl darin ist in den Kisten auf dem R-Wagen mit Bremserhaus.





Alles schon einmal dagewesen: Wegen des Fotografierverbotes mußte die Eigenbau-80er auf der Drehscheibe aus einer Deckung heraus geknipst werden.

ist so zwar nicht zu überhören (beim Vorbild auch nicht), aber die Funktionssicherheit hat mich bisher nicht enttäuscht.

Der Schuppen und der Wasserturm entstanden aus Flugmodellbauleisten und Sperrholz nach Vorlagen aus der Wirklichkeit, die ich in meinem Heimat-Bw täglich vor Augen hatte. Dabei wurden die Schuppentore zwar beweglich gestaltet, jedoch (noch) nicht mit einem motorischen Antrieb zum Öffnen und Schließen ausgerüstet.

Alle anderen Gebäude sind umgebaute und gealterte Bausätze verschiedener Hersteller. Die Besandungsanlage habe ich nach einer Bauanleitung in einer älteren Ausgabe des ModellEisenBahners aus Messingprofilen (Fa. Schullern, Freilassing) zusammengelötet.

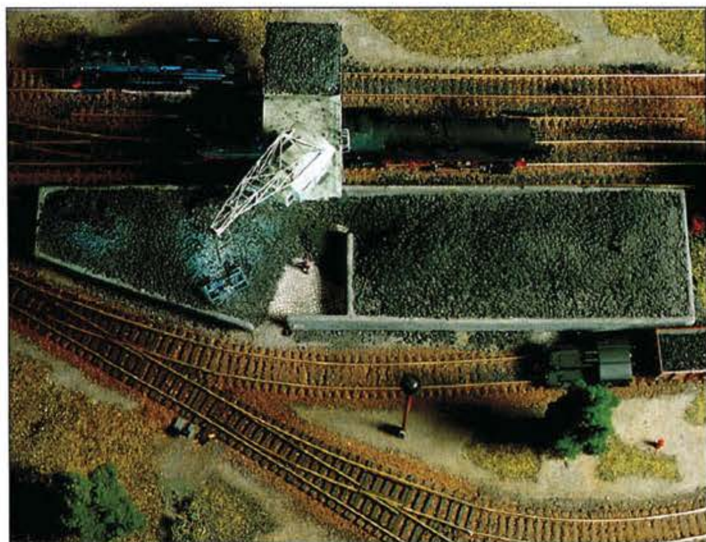
Dieser erste Teil meiner Anlage besteht nun schon seit fünf Jahren und erfüllt alle an ihn gestellten Anforderungen zur vollen Zufriedenheit.

Doch die Zufriedenheit weicht bei mir nach einer gewissen Zeit einem Drang nach Weitermachen, und so plane ich demnächst den Einbau mehrerer Rauchgeneratoren in das Schuppendach und das Auswechseln der klobigen Glühlampen gegen kleinere von Viessmann.

Anlagenplatte Nr. 2

Auf dieser zweiten, etwa 1000 x 600 mm großen Platte stationierte ich alle übrigen Elemente eines Bahnbetriebswerkes, vor allem diejenigen, die in den Außenbezirken des Bw liegen, als da sind: Stellwerk, Kohlebansen mit Bekohlungsanlage und der Schlackesumpf. Auch bei dem überwiegenden Eigenbau dieser Baugruppen halfen mir ältere Ausgaben des ModellEisenBahners, in denen sehr gute Bauanleitungen veröffentlicht wurden.

Den Aufwand an Lötarbeiten am Hochbunker mit Beladekran hatte ich mir geringer vorgestellt. Nach getaner Arbeit wurde ich jedoch durch die gute Wirkung für den „Lötstreß“ belohnt. Danach war die Anfertigung des Schlackeaufzuges nur noch ein fröhliches Feierabendvergnügen. Natürlich ist das Bunkerportal der Bekohlungsanlage längsverschiebbar, und der Oberwagen des Kranes läßt sich auch drehen. Doch einer elekromechanischen Fernbedienung bin ich (bis jetzt) aus dem Wege gegangen. Dafür ist der Wasserkran drehbar: Über ein Reibradgetriebe schwenkt er den Ausleger über die Wasserkästen der Loks (oder der Tender) und schaltet dann selbsttätig ab.



Fotos: Stirl

Die imposante Hochbunkeranlage hat Kohle für alle. Aus der Hubschrauberperspektive ist die Ausdehnung gut zu erkennen.

Wie weiter?

Das Eine war mir wichtig: Ein Bahnbetriebswerk zu haben, in dem ich alle meine Lokomotivschätze fachgerecht untergebracht und gewartet weiß. Immerhin sind das mehr als 10 Dampflokomotiven, zwei Dieselmaschinen zum Rangieren sowie ein "Schweineschnäuzchen" von Beckmann und ein Nebenbahntriebwagen aus einer Kleinserienproduktion. Auch ein aus einem Tender umgebauter Klimaschneepflug will abgestellt sein.

Für einen so großen Triebfahrzeugpark ist die 2,2 m^2 große Anlage natürlich viel zu klein. Also ist eine Erweiterung geplant. Zunächst habe ich mich allerdings mit einem kleinen, transportablen Diorama begnügt, das ich bei Bedarf an die Anlagenplatte 2 anschließen kann. Auch der Bau einer zweigleisigen Gleiswendel zum Transport der Lokomotiven in die Unterwelt eines Schattenbahnhofs unter den Platten 1 und 2 ist denkbar.

Weil aber die bisherigen Anlagenteile (einschließlich des besagten Dioramas) als Möbelelemente in einem Kinderzimmer eingefügt sind, gilt es als nächstes, eine Hintergrundkulisse zu gestalten.

Jürgen Kühn, Wittenberg



Während auf der Vorderseite des Schuppens das Leben dampft, macht Frau Kniebein eine Runde.

BETRIEBS-BESICHTIGUNG

Schleudergußteile für H0-Lokomotiven, Ohrringe und Armreifen haben Gemeinsamkeiten: Sie dienen der Verschönerung und werden mit gleicher Technologie hergestellt. Wir sahen uns bei Weinert Modellbau im niedersächsischen Weyhe/Dreye das Schleudergußverfahren an.



Lok-Schmuck

Die Weinertschen Werkstätten sind unscheinbar. Nur zwei Formsignale im Vorgarten und ein kleines Firmenschild vor einem eingeschossigen Gebäude verraten, wo feine Zurüstteile und Bausätze filigraner Modelle entstehen. Mehr ist auch gar nicht nötig, denn die Weinert-Produkte werden nur über den Fachhandel vertrieben.

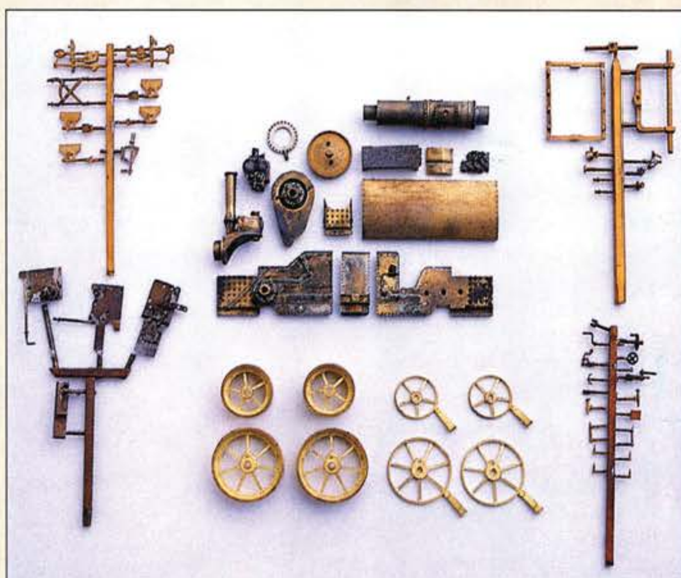
Obwohl alle Produkte in Kleinserie hergestellt werden, ist das Sortiment groß. So gibt es Bausätze von Straßen- und Schienenfahrzeugen, die alle Einzelteile enthalten. Das Fahrwerk von angetriebenen Lokomotiven wird bereits im Werk zusammengebaut und justiert. Auf besonderen Wunsch liefert Weinert die Gestänge der Dampflokomotiven oder auch ganze Modelle in montiertem Zustand aus.

Zum Verfeinern von Großserienmodellen dienen Zurüstsätze und Einzelteile. Sie bestehen aus Messing und Weißmetall und werden in Schleuderguß- und Ätzverfahren hergestellt. Die Kosten fürs Ätzen sind im letzten Jahr so stark gestiegen, daß diese Fertigungsstrecke ins Ausland gegeben wurde. Dennoch konnte die Produktion so umgestaltet werden, daß für die zehn fest angestellten Mitarbeiter genug Arbeit da ist.



Rolf Weinert und Urmodellbauer Peter Drescher arbeiten am neuen (Ur-)Modell der 03.10, DB.

Schaut man sich zum Beispiel den verpackten Bausatz einer H0-Dampfwalze an, ahnt man nicht, wieviel Handarbeit darin steckt. Nach oft schwierigen Vorbildrecherchen muß zuerst eine Modellkonstruktion entworfen werden. Das macht Rolf Weinert zum größten Teil selbst. Dann wird das Urmodell von Peter Drescher angefer-



Die Urmodellteile der H0-Dampfwalze bestehen aus Messing.

Kennzeichen der Kleinserienfertigung bei Weinert

Produktionsprogramm
- Bausätze, Fertigmodelle von Schienen- und Straßenfahrzeugen für 0, H0 und N in Kleinserien
- Umrüstsätze und Verfeinerungsteile für Großserienmodelle
- Teilefertigung zur Ausstattung mit Eisenbahnzubehör
- Vertrieb von Lacken, Gleismaterial- und Zubehör

Halbzeuge

Weißmetall: Zinn-Legierung, bei besonderer Rezeptur hohe Oberflächengüte und Elastizität möglich, gute Detaillierbarkeit auch größerer Teile.

Messing: Legierung aus Kupfer und Zink, zum Gießen kleiner Teile gut geeignet.

Messingblech: Zum Ätzen, gut geeignet für das Nachbilden von Teilen mit zwei Ebenen.

Fertigungsverfahren

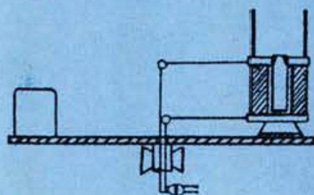
Ätzen: Chemisches Abtragen an Metalloberflächen nach einer auflackierten Maske.

Schleudergießen: Durch Fliehkräfte werden flüssige Metalle in Formen gedrückt.

Vernickeln: Beschichten der Metaloberfläche zur Erhöhung der Oberflächenhärte.

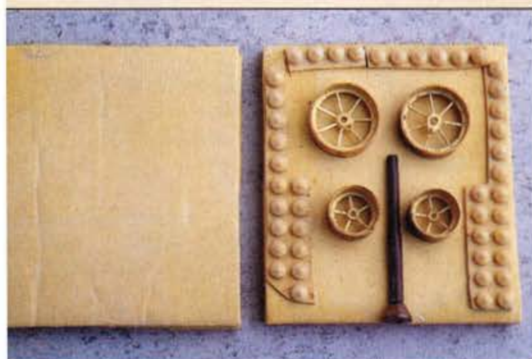
Schleudergießen

1. Die Messinglegierung wird im Tiegel der Zentrifuge geschmolzen.





tigt. Der gelernte Fleischermeister fräst, dreht und bohrt alle Teile praktisch aus dem Vollen. Ein Modell entsteht in kleinsten Baugruppen. Alles was sich nur irgendwie darstellen läßt, wird so genau wie möglich nachgebildet. Beispielsweise entstehen die Niete an Kesselummantelungen oder Tenderseitenwänden, indem Mininiete angefertigt und eingeschlagen werden. Viel Vorausdenken ist nötig, damit alle Baugruppen zueinander passen und später auch sicher aus der Form genommen werden können. Auch die Funktionstüchtigkeit erfordert mitunter Kompromisse in der Konstruktion, die von notorischen Meckerern nicht erkannt und erst recht nicht verstanden werden.



Die Urmodellteile werden zwischen zwei Kautschuklagen heiß vulkanisiert abgeformt.

Jedes Urmodellteil legt man zum Abformen zwischen zwei Kautschucklagen. In einer speziellen Presse wird das Gummi heiß vulkanisiert. Nach dem Entfernen des Urmodellteiles bleibt seine Form im Kautschuck. Auch komplizierte Teile mit Hinterschneidungen sind so abformbar.



Kautschukformen zur Herstellung von Wachsteilen.

Dann wird erhitztes Spezialwachs in die geschlossene Form gepreßt. Das geht 150 bis 800 mal, dann ist sie verschlissen. Nach dem Erkalten entnimmt man vorsichtig die Wachsmodelle. Diese Arbeiten machen Frauen mit geschickten Händen.

Firmengeschichte

vor 1979 Herstellen von Kleinstserien des VT 10.5, DB, in Bremer Kellerwerkstatt, Idee für Signalfertigung

1979 Firmengründung

1980 Ausbau der Signalfertigung: zuerst Lötvariante, dann geätzte Einzelteile

1981 Beginn der Zusammenarbeit mit Urmodellbauer Peter Drescher

1982 erstmals auf der Nürnberger Spielwarenmesse, Messinggußfertigung in der Schmuckindustrie von Pforzheim

1983 erster Umrüstsatz für Neubau-01, DB, von Roco

1984 Komplettbausatz V 65, DB

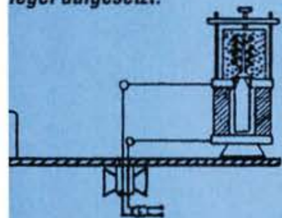
1985 Betrieb der Firma als Hauptberuf, Ausbau der Produktionskapazität, Erweiterung des Zurüstteilesortimentes, erster Farbkatalog

1986 eigene Messinggußfertigung

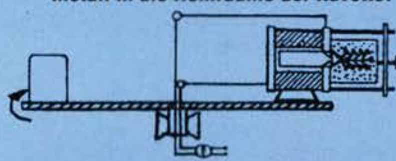
1987 Umzug in neue Fertigungsstätte in Weyhe/Dreye (Niedersachsen)

1993 Aus Kostengründen erfolgt die Ätzteilefertigung im südeuropäischen Ausland

1994 Konstruktion und Fertigung für Kunststoffmodell des klV 50, DB, und für Messingfertigmodell der BR 92, DB, in Korea (Urmodelle von Peter Drescher)



. Die heiße Küvette wird auf den iegel aufgesetzt.



3. Durch die Rotation kippen Tiegel und Küvette in die Waagerechte. Die Zentrifugalkraft schleudert flüssiges Metall in die Hohlräume der Küvette.



Der Baum aus Wachsmodellen kommt in eine Küvette. Diese wird im Vakuumvibrator mit gipsartiger Formmasse gefüllt.

Aus vielen Wachsmodellen formt eine Arbeiterin einen Baum. Er erhält einen Fuß und wird in ein Stahlrohr, die Küvette, gestellt. Die folgenden Schritte macht der Chef selbst, denn nur er hat als gelernter Dentaltechniker die dazu notwendige Erfahrung: Sechs Küvetten kommen zusammen in den Vakuumvibrator. Die Maschine sorgt dafür, daß eine gipsartige Formmasse bläschenfrei die Wachsbäume in den Küvetten umschließt. Nach dem Abbinden stehen die Küvetten für eine Nacht in einem Brennofen. Das Wachs schmilzt und fließt restlos aus der Form her- ➪



Im Ofen härtet die Formmasse, das Wachs schmilzt und fließt ab.

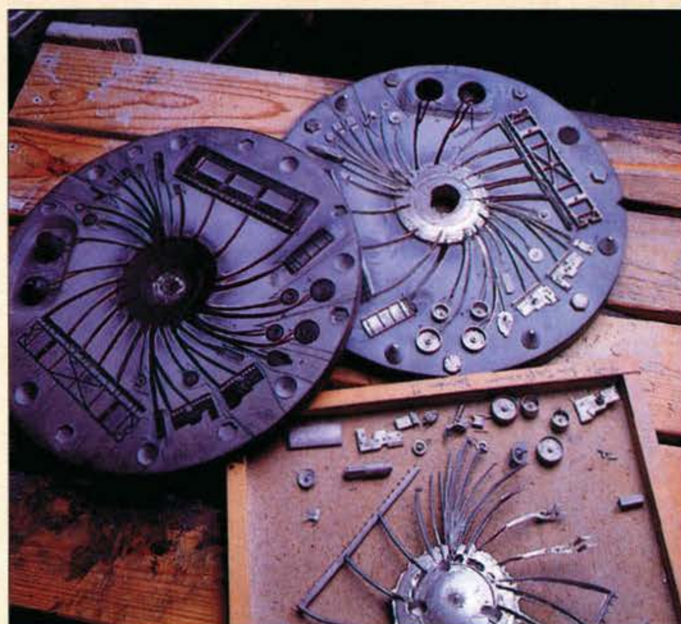
aus. Bei etwa 700°C härtet die Formmasse über Nacht weiter aus.

Am nächsten Morgen wird die Messinglegierung, ein Geheimrezept von Rolf Weinert, geschmolzen. Anschließend kommt die glühende Küvette in die Zentrifuge und wird eingespannt. Nachdem die Sicherheitstüren geschlossen sind, beginnt sich die Apparatur zu drehen. Durch die Fliehkraft kippen Schmelztiegel und Küvette in die Waagerechte, und das Messing schleudert in die Hohlräume der Formmasse. Konzentriertes und schnelles Arbeiten sowie exaktes Dosieren sind nötig, um bei diesem langwierigen Prozess der Messingverarbeitung Erfolg zu haben.



Die glühende Küvette steht in der Zentrifuge auf dem Tiegel, der das flüssige Messing enthält.

Nach kurzem Abkühlen schneidet ein scharfer Wasserstrahl die Formmasse aus der Küvette. Der nun zugängliche Fuß des Messingbaumes wird in einer Waschmaschine eingespannt. Anschließend befreit ein feinerer Wasserstrahl das Geäst von der Formmasse. Wenn die Legierungsmischung gestimmt hat, braucht die Metalloberfläche nicht mehr per Sandstrahl gereinigt zu werden. Nun sind noch die einzelnen Teileäste vom Gußbaum abzutrennen.



Beim Weißmetallschleuderguß kann das Modell in der Kautschukform ohne Wachszwischenmodell hergestellt werden.

Weißmetallteile entstehen auf ähnlichem Wege. Da die Schmelztemperatur von Weißmetall niedriger als bei Messing ist, kann auf die Herstellung der Wachsmodelle verzichtet werden. Das flüssige Metall füllt man direkt in die rotierende Hartgummiform, in der die Urmodelle abgeformt sind.

Damit gegossene Räder rundlaufen, werden sie auf einer Drehbank nachbearbeitet. Dabei entstehen genormte Radreifenprofile mit entsrechenden Formdrehstählen. Achslager und Steuerungsteile werden mit Reibahlen auf das erforderliche Bohrungspaßmaß gebracht.

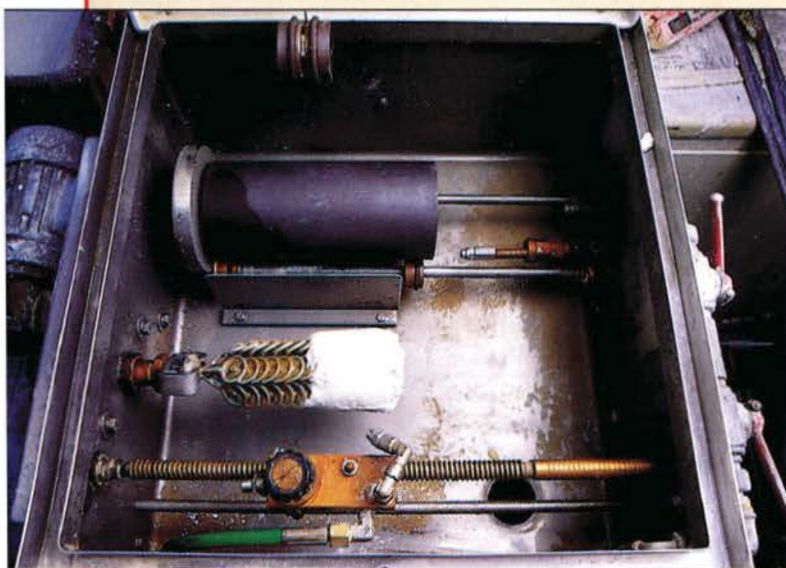
Nach dem Sortieren werden alle Teile von Hand geprüft. Das übersichtliche Einschweißen in Folie ermöglicht eine schnelle Vollständigkeitskontrolle der Bausätze.

Ergänzend zum eigenen Programm vertreibt Weinert Mo-Lack und in eigener Abfüllung Farben nach RAL, die sich zum Lackieren der Metallmodelle eignen. Auch das Peco-Gleissystem und Weichenantriebe von Fulgurex liefert Weinert.

Rainer Ippen



Die Gußteiläste werden vom Baum abgetrennt.



Nach dem Abkühlen entfernt ein scharfer Wasserstrahl die Formmasse.



Um Beschädigung zu vermeiden, werden die Teile in Folie eingeschweißt und in einer Kartonschachtel verpackt.

…uch für Einsteiger

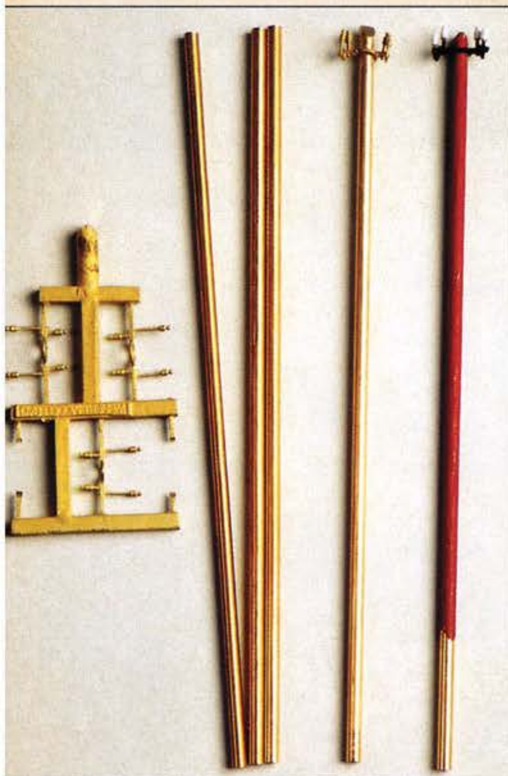
Wer noch keine Erfahrungen beim Zurüsten von Mo…llen hat, der kann mit …nfachsten Bausätzen …ginnen und sein Talent …obieren. Etwa 15 Mark …stet eine Packung mit …nf H0-Telegrafenmasten …357). Die Montage wird … der Anleitung ebenso …schrieben wie das …ckieren.



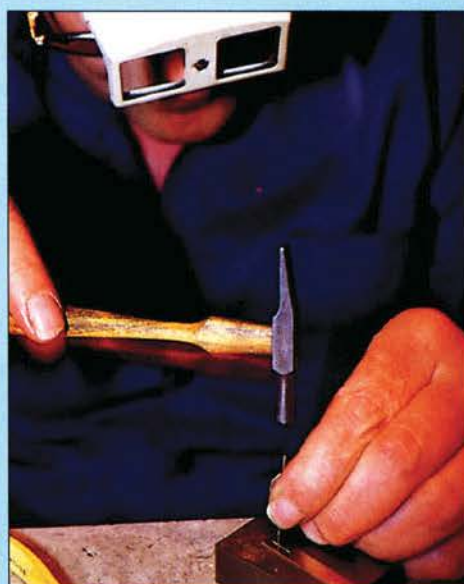
1. Urmodellbauer Peter Drescher bohrt zehn Sacklöcher mit einem Durchmesser von 0,3 Millimeter in eine Messingplatte.



2. In die Bohrungen wird passender Messingdraht gesteckt und mit einem selbstgefertigtem Spezialwerkzeug abgelängt.

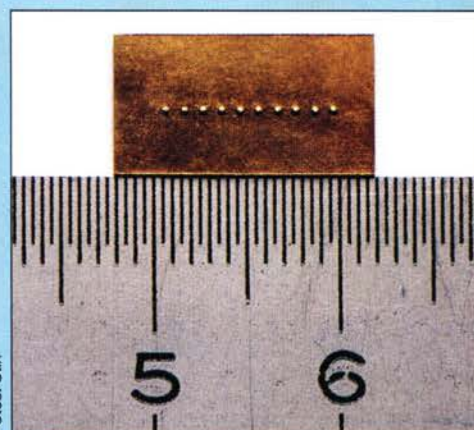


Wie kommen die Nieten ans Modell?



3. Auch der Nietkopfformer ist selbstgefertigt. Erfahrung und Geschick sind zwingende Voraussetzungen für das Gelingen.

Fotos: Stirl



4. In fünf Minuten entstehen zehn Rundkopfniete. An einem H0-Tender müssen davon etwa 3.000 Stück angebracht werden.

MODELLIA - eine Neue im Norden

Vom 8. bis 11. September findet in Wilhelmshaven zum ersten Mal die Modellbau- und Modellsportmesse Modellia statt. Sie soll künftig alle zwei Jahre wiederholt werden; schon jetzt ist die Modellia 2000 Bestandteil der Messeplanung für die Expo am Meer als Sonderbereich der Weltausstellung Expo 2000 in Hannover. Wer sich als Modelleisenbahner am Wettbewerb der Modellia beteiligen möchte, wende sich wegen der Ausschreibungsunterlagen an die

Messe- & Ausstellungsgesellschaft
Weserstraße 78
26382 Wilhelmshaven
Fon: 04421-41494
Fax: 04421-45164.

me

50 Jahre
Swiss Made by HAG



Fotos: Borchert

Zugegeben, billig sind die Produkte des Schweizer Modellbahnherstellers HAG aus Mörschwil bei St. Gallen in der Nordschweiz nicht. Aber ihren Preis sind sie wert. Zu einer Zeit, da in Europa Hunderttausende an die Fronten und in die Vernichtungslager gingen, gründeten die Brüder Hugo und Alwin Gahler 1944 voller Zuversicht eine Spielzeugeisen-bahnfabrik. Anfangs nur Wagen in Spur 0 bauend, folgten gleich nach Kriegsende Lokomotiven, bis 1954 ein Neuanfang nötig wurde: Die Umstellung auf H0. Heute ist HAG der Marktführer in der Schweiz.

Der Erfolg der Marke HAG basiert auf der Überzeugung der beiden Gründer-Brüder, daß sich auch im Spielzeugbereich handwerkliche Qualität bezahlt machen müsse. So fügten sie Handwerkskunst und Modellbaukunst



Foto: Borchert

Offene Türen bei LGB

Zu einem bunten Jahrmarkttreiben mit Gauklern und gebratenen Ochsen, mit Trampolinen und Würfelbuden hatte zum 24. Juni bei strahlendem Wetter das Ernst Paul Lehmann Patentwerk Nürnberg eingeladen, weltweit und besser bekannt unter dem Kürzel LGB. Die offenen Türen zu den Produktionshallen hatten 12.000 Besucher angelockt, und manch einer zog befriedigt mit einem Fahrzeug von dannen, daß vom Fachhandel kaum geordert wird. Schienen, die man bei einer LGB-Anlage gleich hundertmeterweise benötigt, waren auf diesem eigens eingerichteten Werkverkauf leider nicht zu haben.

Was den LGB-Tag besonders auszeichnete, war das soziale Engagement: Der Reinerlös des Tages mit etwa 20.000,- Mark wurde der dem Werk benachbarten Blindenausbildungseinrichtung übergeben.

me



Fotos: Ippen

MOROP-Zwischentagung

Auf Einladung des belgischen Verbandes FEBELRAIL fanden sich in der Zeit vom 21. bis 24. April 1994 die Leitungsorgane des MOROP in Gembloux, einem Städtchen auf halbem Wege zwischen Brüssel und Namur, zur Frühjahrstagung ein. Beim 74. Treffen der nunmehr als „Technische Kommission" benannten Arbeitsgruppe waren 12 Länder vertreten. Erfreulich war wieder die Teilnahme der Firmenberater von Fleischmann, Märklin, Roco, Tillig und als Beobachter ein Vertreter der Zeitschrift MODELLEISENBAHNER. Nach der Begrüßung wurde der Gesamtkomplex „Rad, Radsatz, Gleis und Weichen" behandelt. Die bereits im Vorjahr beschlossene Darstellung des Spurkranzes bei der NEM 311 und ergänzende Hinweise werden in die Revision aufgenommen. Ein Hinweis auf die mögliche Anwendung des Radsatzinnenmaßes B_{max} in Verbindung mit T_{min} (kleinste Spurkranzbreite) soll in den Normblättern 310/311 hervorgehoben werden. Bei der Revision der NEM 124 (Weichen, Kreuzungen) wird die Funktion des Radlenkers deutlicher hervorgehoben. Die Maßangaben für die Einlaufbereiche der Radlenker und der Flügelschienen wird den Vorbildern angenähert. Letztere sind für die Ausführung von Weichenbauwerken flacher Neigung von besonderer Bedeutung. In allen Normblättern erfolgt ein deutlicher Hinweis auf die Wichtigkeit der Leitmaße - C und K. Das bereits angekündigte Beiblatt 2 zu NEM 310/311 - Lehre für Radsatz und Gleis der Sp weite 12mm - lag in Reinschr vor und bedarf nun mehr der K trolle der korrekten Maße tragungen.

Ein mit obengenannten Them gestellter Antrag auf Änderung Nennmaßes der Spurweite „S" v 22,5 auf 22,2 mm (NMRA) wur mit Hinweis auf bestehende zeugnisse europäischer Fertigu abgewiesen.

Die Textierung der Begriffsb stimmungen" in NEM 351– Kup lungen, Allgemeines – wurde raten und der einstimmige B schluß gefaßt, hier durch eine sc

zur sprichwörtlichen Schweizer Qualität im Modellbahnbereich zusammen.
Höhepunkt der Feierlichkeiten zum Firmenjubiläum am 23. Juni 1994 war die Vorstellung der Re



4/4-Umrichterlok der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Im engen Zusammenwirken zwischen Bahn und HAG war sie als Jubiläumslok auserkoren und zu diesem Zweck von einem Mörschwiler Künstler graphisch gestaltet worden: Als Voralpen-Express mit der stilisierten Darstellung der von der BT befahrenen Landschaft zwischen Romanshorn und Zürich. Vorbild und Modell zeigen auf unseren Bildern die beiden unterschiedlichen Seiten der Lokomotive. Zwei Jahre soll die Vollbahnlok mit diesem Schmuck laufen. Das Modell ist (limitierte Auflage) ab sofort bestellbar.
Zu Jubiläen werden bekanntlich Reden gehalten. Einer der Redner war der Repräsentant der Schweizerischen Bundesbahn. Und er sagte etwas, was für deutsche Ohren aufs höchste verwunderlich klang: Er bedankte sich namens der SBB bei der Firma HAG als Modellbahnhersteller für die gute Zusammenarbeit zum gemeinsamen Vorteil.
Man stelle sich vor, wenn solche Anschauung in Deutschland Schule machte! me

Modellbahnzentrum Pfarrkirchen



Foto: Lütkehaus

Im niederbayerischen Rottals eröffnete Ende Juni ein neues Modellbahnzentrum. Dazu schuf Bernhard Stein eine knapp 45 m² große Mittelgebirgsanlage. Neben praktischen Betätigungsmöglichkeit werden Fachseminare für Modelleisenbahner angeboten.

Modellbahnzentrum
Franz-Stelzenberger-Straße 6
84347 Pfarrkirchen
Telefon: 08 56 1 / 83 48
Telefax: 08 56 1 / 5162
Dienstag - Sonntag von 9.30 bis 19.30 Uhr geöffnet
Eintritt: Erwachsene 9,50 DM
Kinder ab 6 Jahren 4,50 DM
Familienkarte 20,- DM

Roco veranstaltete mit einem österreichischen Triebzug der Baureihe 4010 am letzten Juni-Wochenende eine Sonderfahrt durch die Schweiz. Höhepunkt war dabei am Freitag die öffentliche Präsentation des Modells dieses Zuges im Bahnhof Innsbruck (Bild).
Ab Chur führte die Reise in einem Zug der Räthischen Bahn, gezogen von einem RhB-Krokodil, durch das obere Rheintal bis Disentis. Am Sonnabend ging es über den Oberalppass und Andermatt nach Realp. Hier fand die erste Fahrt der Saison mit der Furka Dampfbahn statt. Anschließend ging es über Brig und Visp nach Zermatt, ein Bergdorf unterhalb des Matterhorns. Am Sonntag führte die Reise zurück nach Brig. Weiter ging es im 4010 durch den Lötschbergtunnel und weiter über Spiez und Thun nach St. Magarethen. Der Sonderzug passierte Bregenz und Lindau und fuhr zurück durchs Allgäu über München nach Wien.
An starken Steigungen sowie auf der nicht elektzrifizierten Strecke durchs Allgäu erhielt der 4010 Unterstützung durch elektrische und dieselgetriebene Vorspannlokomotiven. me



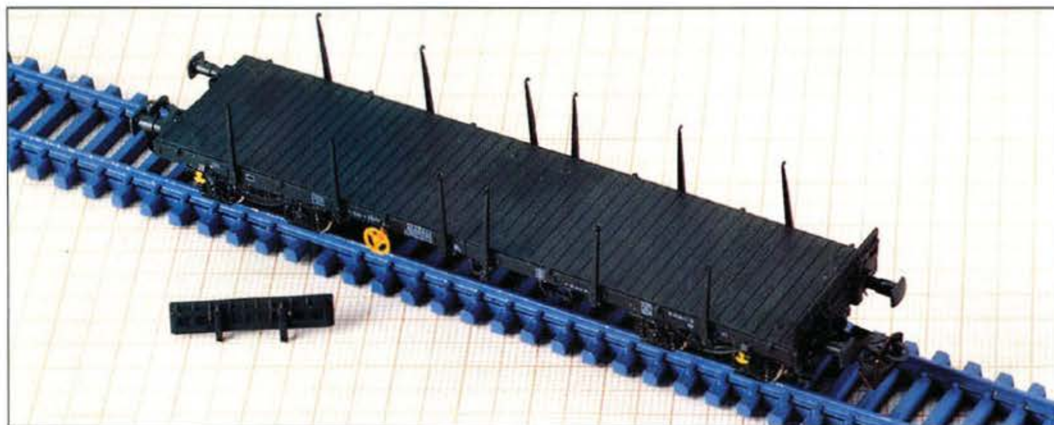
Fotos: Press FPI, H. Valdmanis

»Aloisius« für Phil Collins

Am 9. Februar wurde im „Schauspielhaus Mitte" in Berlin die ZDF-Gala „Verleihung der Goldenen Kamera" aufgezeichnet. Einer der Preisträger war Phil Collins. Er bekam seine „Goldene Kamera" montiert auf dem Tender der MAXI- Lokomotive „Aloisius", einem Märklin-Modell. Thomas Gottschalk überreichte den Preis. Beide standen bei der Übergabe inmitten des Spur-1-Kreises, der zuvor langsam von der Decke des Saales abgesenkt worden war. Phil Collins ist Liebhaber von Modelleisenbahnen und begeisterter Blechspielzeugsammler. VPP

tische Darstellung die einzelnen ›gruppen leichter benennen zu ›nen. Die redaktionelle Bearbei›g wurde mit Juni dieses Jahres ›inisiert. Anhand dieser Text›sung werden die übrigen Kupp›gsnormen (NEM 352, 360, 362 ›l evtl. 356, 357) ergänzt; sie ›rden zur Beschlußfassung durch Delegiertenversammlung im ›rbst vorliegen. Der Entwurf ›M 306 Wagenlaufschilder" lag Reinschrift vor und wurde nach ›zer Beratung und kleinen Er›nzungen einstimmig vom Audi›ium verabschiedet.
›r Problemkreis „Elektrik" wurde in der Beratung ausschließlich von der in der Fachpresse ausgiebig behandelten Schnittstelle beherrscht. Der derzeit favorisierte Vorschlag einer 2x4 Anschlüsse umfassenden Steckverbindung, eine Anordnung gleich jener, des derzeit in Abstimmung befindlichen NMRA Entwurfes wurde eingehend behandelt. Hierbei ist anzumerken, daß die vorliegenden Papiere im regen Gedankenaustausch zwischen NMRA und MOROP entstanden. Ein Gegenvorschlag einer einreihigen verdrehsicheren 9 Kontakte enthaltenen Verbindung fand keine Mehrheit. Um die Begeisterung einer raschen Normung der „Schnittstelle" in rechten Bahnen zu halten, sollen die Hinweise von zusätzlichen Kosten durch Bauteile und deren Montage, eventueller Kontaktprobleme der Steckverbindung, Verwechselbarkeit bei 180 Grad Drehung nicht übersehen werden; nicht zuletzt wegen des angenommen geringen Anwenderkreises. Die oben erwähnte Fühlungsnahme mit Fachberatern der NMRA wird in Zukunft intensiviert werden und die NEM Sammlung eine Übersetzung ins Englische erfahren.
Der Vorschlag NEM 006 – Symbole für Merkmale der Modellfahrzeuge – konnte nur mehr kurz erläutert werden und es wurden die Teilnehmer ersucht, die für die künftige Kataloggestaltung der Modellbahnhersteller gewiß nicht uninteressante Empfehlung, im Detail zu untersuchen und schriftliche Stellungnahmen abzugeben.
Am Sonntag Mittag endete die Tagung. Fahrplanbedingt verließen die Teilnehmer rasch die gastfreundliche Stätte; bleibt nur noch der Dank an die Gastgeber für die klaglose Abwicklung der gelungenen Veranstaltung.

Hermann Heless, MOROP/TK



Flachwagenumbau in TT

Das Angebot an Rungenwagen in der Nenngröße TT ist ausgesprochen mager. Dabei sind Wagen dieser Gattungsgruppe auf den Schienen des Vorbildes weit verbreitet. Somit hilft nur der Selbstbau.

Rungenwagen gehören zu der Güterwagen-Gattungsgruppe der Flachwagen. Ihre Aufgaben sind sehr vielseitig und reichen vom klassischen, aufgeladenen Wagentransport über den Huckepack-Verkehr bis zum Transport von schweren Einzelteilen. So hat auch nicht jeder Rungenwagen Rungen, doch der hier beschriebene Rmms 664 hat welche. Sie bestehen aus Stahl und sind abklappbar.

Diese Wagen sind verhältnismäßig jung: Erst 1968 gebaut, entsprechen sie mit Rungen und Stirnbordwänden den Vereinheitlichungsmerkmalen der UIC. Die Langschakendrehgestelle besitzen Rollenlager und sind für Geschwindigkeiten bis 100 km/h zugelassen. Die Stirnbordwand ist abklappbar und kann als Überladebrücke genutzt werden. An jeder Längsseite befinden sich zur Ladungssicherung je 6 Drehrungen aus Stahl. Der Holzfußboden aus 70 mm dicken Kiefernholzbohlen ist für eine Radlast von 5 Mp ausgelegt und besitzt zusätzlich 6 geteilte, klappbare Ladeschwellen.

Die Wagen sind für den Transport von kurzen, schweren Lasten und von Kettenfahrzeugen im Einsatz. Grundstock für den Bau des Rmms 664 in TT ist das Modell des Niederbordwagens Regs von Tillig-Modellbahnen (Kat.-Nr. 15521).

Die Umbauarbeiten beginnen mit dem Zerlegen des Niederbordwagens einschließlich des Abziehens der Drehgestelle. Auch das Sprengwerk wird vorsichtig abgelöst, indem es in der Mitte angehoben und mittels eines kleinen Schraubendrehers aus den Gewichten herausgedrückt wird. Dabei muß zu starkes Durchbiegen des Wagenbodens unbedingt vermieden werden (Bruchgefahr). Dann wird der Wagen in drei Teile zerschnitten: jeweils von den Wagenenden aus hinter der zweiten Containerhalterung. Dazu sollte das Sägeblatt der Laubsäge grob und die Schnittgeschwindigkeit sehr klein sein, sonst schmilzt das Plastikmaterial.

Nach dem Planfeilen der Schnittflächen werden die beiden Endteile wieder zusammengeklebt. Am besten eignet sich dafür Uhu-Plast, der ganz dünn auf die beiden Flächen aufgetragen wird. Nach kurzem Ablüften schiebt man die Wagenteile auf einer Glasplatte zusammen und läßt die Klebung gut aushärten. An der Klebestelle herausgequollener Klebstoff kann dann sauber entfernt werden. Wichtig ist, daß nach dem Zusammenbau die Länge über Puffer exakt 116 mm beträgt, das Umrechnungsmaß des Vorbilds.

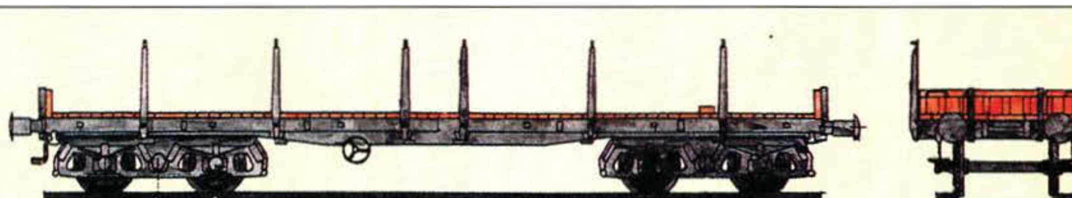
Vom mittleren Wagenteil werden die Einrichtungen des GP-Wechsels und des Lastwechsels, die Halterung des Handbremsrades sowie vom Sprengwerk der Luftbehälter und der Bremszylinder abgetrennt und an den umgebauten Wagen angeklebt. Die GP- und Lastwechseleinrichtung kommt an die Stelle unterhalb der mittleren Runge, das Handbremsrad an den Längsträger zwischen der zweiten und dritten Runge (vom GP-Wechsel aus gesehen). Luftbehälter und Bremszylinder kommen an den Fahrzeugboden, direkt unter die Klebenaht.

Nachdem mit einem Skalpell oder Bastelmesser die Containerhalterungen vorsichtig entfernt wurden, kann es ans Lakkieren gehen. Das geschieht mit schwarzen und braunen Mattlackfarben (von Revell o.a.)

Die Beschriftung wirft Probleme auf. Entweder man verzichtet auf eine Änderung der noch vom Grundmodell vorhandenen Schriftzeichen oder man kombiniert sie aus den Originalbeschriftungen und aus Abreibesätzen von Dr. J. Kunze.

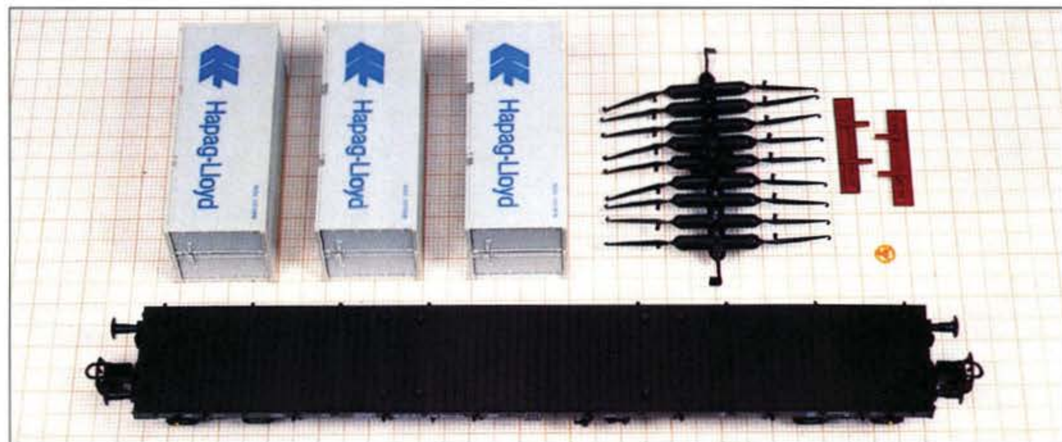
Obwohl die Y 25 Cs-Drehgestelle des Ausgangswagens nicht viel gemein haben mit den Originaldrehgestellen der Bauart 664 Minden-Siegen (sind in TT noch nicht erhältlich) rollt der Wagen auf ihnen ausgezeichnet und aus einem Meter Entfernung ist der „Fauxpas" ohnehin nicht mehr zu erkennen.

Olaf Genz



Der Rungenwagen Rmms 664 im Maßstab 1:120 (Nenngröße TT).

Ein TT-Wagen der Gattung Regs kann in einen Rmms umgebaut werden. ▼



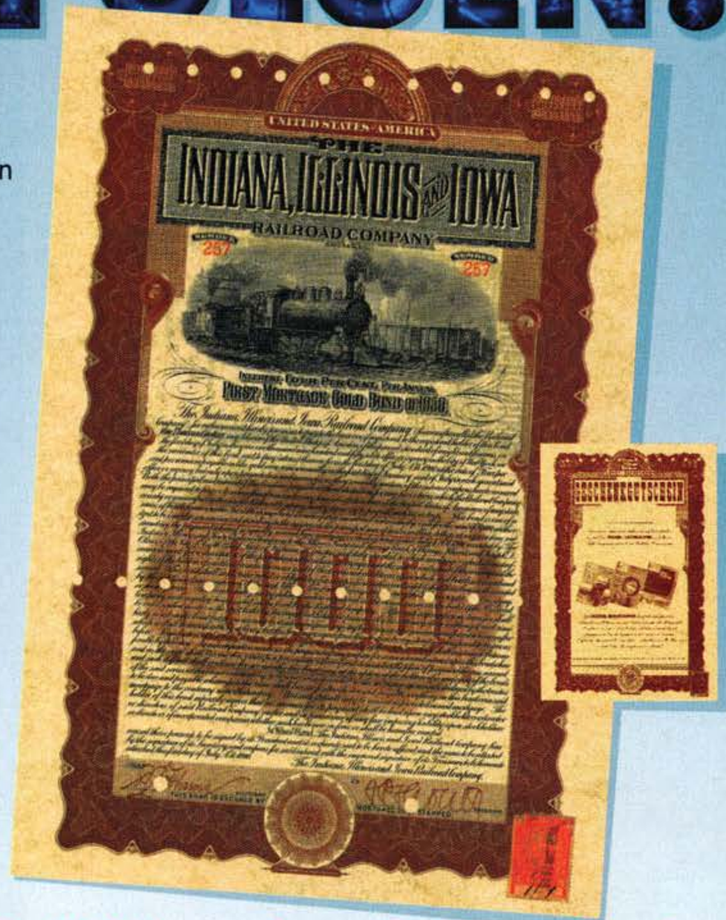
ÜBERRASCHEN SIE MIT Modell Eisen Bahner

EIN GESCHENK MIT 12 FOLGEN!

Verschenken Sie doch mal ein Jahr Lesevergnügen. Ob beim Modell-Freund oder Liebhaber der großen Vorbilder – der MODELL EISENBAHNER kommt immer gut an. Wenn Sie Ihrem ganz persönlichen »Bahnfreund« ein Jahr Monat für Monat Freude machen wollen, überraschen Sie Ihn mit dem MODELL EISENBAHNER Jahresabo.



Damit das Schenken noch mehr Spaß macht, erhalten Sie von uns kostenlos einen hochwertig gestalteten Geschenk-Gutschein in Form einer amerikanischen Eisenbahn-Aktie.



Die Geschenkidee vom MEB ★ Nachbildung einer »Indiana, Illinois and Iowa Railroad Company-Aktie« ★ 12 Ausgaben MEB ins Haus

MEB-Vertrauensgarantie: Ich kann diesen Auftrag innerhalb von 10 Tagen nach Eingang beim MEB-Aboservice, Frau Olboeter, Postfach 28, 13161 Berlin schriftlich widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

BESTELLCOUPON Modell Eisen Bahner **JETZT AUSSCHNEIDEN UND BESTELLEN!**

Das Geschenk ist bestimmt für:
(bitte Namen und Anschrift vollständig ausfüllen)

NAME, VORNAME

STRASSE, HAUSNUMMER

POSTLEITZAHL, ORT

Zum Verschenken erhalten Sie kostenlos den attraktiven Geschenkgutschein, die Abbildung einer Original-Aktie der **»Indiana, Illinois and Iowa Railroad Company«**.

Coupon vollständig ausfüllen, ausschneiden und in einem Umschlag senden an:

MEB Aboservice, Geschenkabo, Postfach 28, 13161 Berlin

JA, ich bestelle den MODELL EISENBAHNER ab der nächstmöglichen Ausgabe als Geschenk für zunächst 1 Jahr, zum Preis von DM 48,00 (inkl. der Zustellgebühren). Dieses Angebot gilt nur innerhalb der BRD.

NAME, VORNAME

STRASSE, HAUSNUMMER

POSTLEITZAHL ORT

KONTONUMMER (KEIN SPARKONTO)

Den Rechnungsbetrag von DM 48,00 buchen Sie bitte von meinem Konto ab:

BANKLEITZAHL NAME DES GELDINSTITUTES

BITTE VOM SCHECK ABSCHREIBEN

DATUM, 1. UNTERSCHRIFT

MEB-VERTRAUENSGARANTIE: Ich kann diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen nach Eingang beim MEB-Aboservice, Frau Olboeter, Postfach 28, 13161 Berlin schriftlich widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

DATUM, 2. UNTERSCHRIFT

WA 2025

FAHRPLAN Modell Eisen Bahner Ausstellungen, Termine, Markt

5.–7. 8. Tage der offenen Tür
und 30. 9.–2. 10.: Was Zürich bewegt–Blick hinter die Kulissen der Züricher Verkehrsbetriebe. Besuch der Verkehrsleitstelle der Polizei und der Verkehrbetriebe, des Straßenbahnmuseums der Schweiz, des Bw Zürich der SBB, Dampfschiff- und Dampfzugfahrten.
INFO: Verkehrsverein Zürich, Bahnhofbrücke 1, CH-8023 Zürich, Tel: 01 211 05 05.

6. 8. Tauschbörse
von 10 bis 17 Uhr, im Autohaus Wolperding, 21423 Winsen/Luhe, Bundesstr. 4. Reservierung unter 040/6792057; 13. 8. von 13 bis 16 Uhr, Tauschbörse im Autohaus Möller, 22926 Ahrensburg, Hamburger Str. 41/43. Reservierung unter: 04532/7478; 20. 8. von 13 bis 16 Uhr, Tauschbörse im Autohaus Rudeloff, 21684 Stade, Carl-Benz-Str. 10. Reservierung unter 040/6792957.
Veranstalter: C. A. M., Bin Pahl 4, 25486 Alveslohe, Tel: 04193/5316.

13. 8. Sommerfahrt
auf der Schmalspurbahn Oschatz-Mügeln-Kemmlitz; 3. 9. Patenschaftsfahrt; 1.–3. 10. Bahnhofsfest in Mügeln.
INFO und Fahrzeiten: Döllnitzbahn GmbH, Oschatzer Str. 2, 04769 Mügeln, Tel: 034362/32343, Fax: 034362/32447.

13. 8. Oldtimer-Treffen
in Trois-Ponts, Sonderzug der VENNBAHN mit Dampflok 50.3666 und hist. Reisezugwagen der SNCB von Eupen über Raeren und Sourbrodt nach Trois-Ponts.; 14. 8. Führerstandmitfahrten von 11 bis 18 Uhr mit Dampflok 50.3666 in Raeren.
INFO: VENNBAHN V.o.E., Bahnhofstr. 70, B-4730 Rearen.

14. 8. Dampfschnellzug
von Linz Hbf nach Admont und zurück mit 44 661 und 78.618. Linz Hbf ab 8 Uhr, Linz Hbf an 20.46. Fahrpreise: Erw. öS 480, Kinder 6-15 Jahre öS 240. Fahrkarten durch Einzahlung des Fahrpreises auf das ÖGEG-PSK-Konto Nr. Wien 7861.857,Restkarten im Zug.;
17./18.9. Dampflokfest
in Bischofshofen. Großes Rahmenprogramm. Öffnungszeiten täglich 10 bis 18 Uhr.
INFO: ÖGEG, PF 11, A-4018 Linz, Tel/Fax: 0732/236107.

20. 8. Bacchus-Express
ca. 10 Uhr mit Triebwagen 2.15 von Bad Sulza Nord nach Freyburg/Unstrut. Ca. 10.50 Uhr Rückfahrt nach Bad Sulza Nord. Gegen 18.20 Uhr mit Sonderzug nach Karsdorf, Besichtigung der Anlagen der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft.
INFO: Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH, Straße der Einheit, 06638 Karsdorf, Tel: 034461/74575.

21. 8. Sonderfahrt
mit 01 1066 von Karlsruhe Hbf nach Trier. Stadtbummel oder Fahrt mit der 5519, Nachbau BR 42 der CFL nach Luxemburg.
INFO: Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Heger, Tullastr. 30, 76344 Leopoldshafen, Tel: 07247/21230, Fax: 07247/22574.

21. 8. Schienenbummel
mit Heide-Express Lüneburg, Egestorf, Döhle und zurück; 27./28. 8. Winsen (Luhe), Egestorf, Döhle und zurück.
INFO: Touristik-Eisenbahn Lüneburger Heide, Pressedienst, PF 1208, 29446 Dannenberg.

27. 8. Sonderzug
von Cottbus nach Finsterwalde zum Sängerfest mit 44 225. Cottbus ab ca. 8.30, an Cottbus ca. 17.30 Uhr.
INFO: Lausitzer Dampflok Club e.V., im Hause der Lausitzer Rundschau, Straße der Jugend 54, 03050 Cottbus, Tel: 0355/481304, Fax: 0355/481441, Herr Donath.

27./28. 8. Tage der offenen Tür
von 10 bis 18 Uhr im Betriebshof Lu.-Wittenberg. Rahmenprogramm mit Fahrzeug- und Modellbahnausstellung.
Veranstalter: Betriebshof Lu.-Wittenberg, Tel: 034921/21119.
INFO: Michael Jungfer, 06901 Kemberg, Wittenberger Str. 27.

4. 9. Bahnhofsfest
ab 9 Uhr in Buckow mit Eisenbahn- und Modellbahnausstellung. Rahmenprogramm. Mit Zug 7.49 ab Berlin Lichtenberg, Müncheberg an 8.39, weiter mit Kleinbahn 8.44 nach Buckow.
INFO: Eisenbahnverein Märkische Schweiz e.V., Berliner Str. 40, 15377 Buckow, Tel: 033433/361.

10. 9. Dampfschnellzug
von Passau nach Graz und zurück mit Lok 01 509, Wagen PEF und ÖBB. Passau Hbf ab ca. 7. Uhr, Passau Hbf an ca. 22.15 Uhr.Veranstalter: Landkreis Passau.
INFO: Passauer Eisenbahnfreunde e.V. PF 2162, 94011 Passau.

10./11. 9. Europatauschbörse
XV. Süddeutsche Europatauschbörse für Eisenbahnen in der Sporthalle in 76646 Bruchsal bei Karlsruhe. Öffnungszeiten Sa. 13 bis 18 Uhr, So 11 bis 16 Uhr.
INFO gegen Freiumschlag: W. Siegele j., Waldstr. 21, 76297 Stutensee, Tel: 0721/682664.

15. 9. Saxonia-Express
Mehrtagesreise ins westliche Erzgebirge mit Schifffahrt auf der Elbe und Besuch von Karlsbad.
INFO: Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V., Rauher Dorn, 23556 Lübeck.

17./18. 9. Sonderfahrt
Nebenbahnen an der Rott und im Bayerischen Wald mit 211 nach Frontenhausen, Marklkofen, Rotthalmünster und Freygang.
INFO: IG Schienenverkehr Niederbayern e.V., Wolfgang Mletzko, Bahnhofstr. 11, 82433 Bad Kohlgrub.

24./25. 9. Sonderfahrt
zum Bahnhofsfest in Röbel, mit 65 1057; Fahrt über die Müritz.
INFO: BEF-Studienfahrten, Stresemannstr. 30, 10963 Berlin, Tel: 030/2511081.

23.–25. 9. Bahnhofsfest
in Röbel/Müritz und Plau am See.Umfangreiches Rahmenprogramm.
INFO: Der Eisenbahnverein „Hei Na Ganzlin" e.V., Am Bahnhof 4, 17207 Röbel/Müritz, Tel/Fax: 039931/2550.

8. 10. Tauschbörse
auch am 19. 11. von 10 bis 16 Uhr im Aw Cottbus, Waisenstr. 21.
INFO/Tischbestellung: BSW-Freizeitgruppe „Lausitzer Modellbahnclub", Günter Schulz, Leipziger Str. 15, 03048 Cottbus, Tel: 0355/422192.

17./18. 9. Modellbahnausstellung
im Rahmen der Jahreshauptversammlung der Arge Spur 1 e.V. Öffnungszeiten jeweils 10 bis 18 Uhr, Eintritt Erw. 2,50 DM, Kinder ab 12 Jahre 1,-DM.
INFO: R.Herrmann Sybelstr. 30, 10629 Berlin, Tel/Fax: 030/3236686.

18. 9. Modellbahnbörse
auch Autobörse von 10 bis 16 Uhr in der TG-Halle, Sportplatzstr., 66386 St. Ingbert, Ortsteil Rohrbach.
INFO: MEC St. Ingbert e.V., Annastr. 14, 66386 St. Ingbert.

20. 9. Rhein-Ruhr-Tour
mit dem Gläsernen Zug ab Koblenz zum AW Opladen und über Güterzugstrecken Raum Essen/Oberhausen; 24. 9.Triebwagenfahrt über Nebenbahnen in Holstein;
INFO: DGEG e.V., Referat Studienfahrten, PF 102045, 47410 Moers.

24. 9. Sonderfahrt
letzte Fahrt der 50 849 vor Ablauf der Kesselfrist. Reisezüge zwischen Zwickau, Falkenstein und Klingenthal werden mit 50 849 und 50 3616 bespannt. Zusendung eines Verrechnungsschecks in Höhe von 100,- DM an: Bernd Wächtler, Käthe-Kollwitz-Str. 15, 08107 Kirchberg/Sa.
INFO: Bahn-Sozialwerk, BSW-Freizeitgruppe „Eisenbahntradition Zwickau", Am Bahnhof 2, 08056 Zwickau.

24./25. 9. LGB-Jahrestreffen
mit internationaler Beteiligung.
INFO: LGB-Freunde Niederrhein e. V., Siegfried Prehm, Am Hühnerort 35, 47198 Duisburg. Tel: 02841/503492, Fax: 02841/509187

29. 9.–3. 10. Modelleisenbahntage
in der Südl. Schützenhalle. Veranstalter: Lippstädter Eisenbahnfreunde 1984 e.V.
INFO: Michael Linnemann, Cleveschestr. 32, 59555 Lippstadt, Tel: 02941/61355.

Internationale Modellbahnausstellung und Wettbewerb vom 16. September – 2. Oktober 1994 in Budapest

Der Internationale Modellbahnwettbewerb findet anläßlich der nun schon tratitionellen Modelleisenbahnausstellung vom 16. September bis 2. Oktober 1994 im Verkehrsmuseum Budapest statt.
Veranstalter ist der ungarische Modelleisenbahn-Verband MAVOE (MOROP). **Teilnehmen** können Verbände, Vereine, Klubs und Einzelpersonen. Zur Teilnahme am Wettbewerb sind Modelle zugelassen, die bisher noch nicht an Internationalen Wettbewerben teilgenommen haben.
Bewertet werden die Modelle durch eine Int. Jury, nach den bekannten Bedingungen (NEM-Normen).
Die Bewertung erfolgt nach den Kategorien:
- A 1: Triebfahrzeuge (Eigenbau- außer Radsätze, Kupplungen, Zahnräder, Motoren)
- A 2: Triebfahrzeuge (Umbauten von Industriemodellen)
- A 3: Triebfahrzeuge (Frisuren)
- B 1: Fahrzeugmodelle ohne Antrieb (Reisezug- u. Güterwagen, Spezialfahrzeuge, Selbstbau wie A1)
- B 2: Fahrzeugmodelle ohne Antrieb (Umbauten wie A2)
- B 3: Fahrzeugmodelle ohne Antrieb (Frisuren wie A3)
- C: Eisenbahnhochbauten (Bahnhöfe, Haltepunkte, Brücken usw.)
- D: Eisenbahntechnische Konstruktion (Eisenbahnkräne usw.)
- E: Museumsmodelle (Antrieb ist nicht erforderlich)
- F: Dioramen und Module (NEM 900...906)

Die Modelle sind bis spätestens **13. September 1994**, 10 Uhr zu senden bzw. direkt abzugeben an das
Verkehrsmuseum Budapest,
Petöficsarnok/Stadtwäldchen, H-1146 Budapest,
Zichy Mihaly ut.

Die Jury tagt vom 13. bis 15. September. Die am Wettbewerb teilnehmenden Modelle werden anschließend vom 16. September bis 2. Oktober im Verkehrsmuseum ausgestellt. Eröffnungszeit: 16. September, 13 Uhr. Bei der Ausstellung können auch Modelle, die nicht am Wettbewerb teilnehmen, zur Ausstellung angemeldet werden. Anmeldungen sind bis zum 5. September 1994 zu richten an:
Herrn
Dipl.-Ing. Zoltán Rázgha
Nepfürdö u. 43.f.2.
H-1138 Budapest XIII
Tel: 498-407

Rücktransport der Modelle am 3. Oktober 1994 MAVOE (MOROP; Regio Mitteleuropa Ost).

DB 321 – 324

Die bei der Deutschen-Reichsbahn-Gesellschaft im Jahre 1930 eingeführten Kleinlokomotiven hatten sich im fast 20jährigen Einsatz so gut bewährt, daß die Deutsche Bundesbahn als ersten größeren Auftrag nach dem zweiten Weltkrieg den Nachbau von Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II mit den Betriebsnummern ab Köf 6100 veranlaßte. Mit Folgeaufträgen wurden von 1948 bis 1965 insgesamt 736 Köf II von verschiedenen Herstellern geliefert.
Entsprechend ihrer ursprünglichen Aufgabe wurden die Maschinen hauptsächlich für den Rangier- und Zustelldienst im Bahnhofs- und Nahbereich, zum Bedienen von Anschlußbahnen sowie im Arbeitszugdienst eingesetzt. Die mögliche Einmannbedienung, der einfache und robuste Aufbau sowie ihre stete Einsatzbereitschaft waren und sind die charakteristischen Merkmale dieser Lokomotiven.
Ein 87- oder 94-kW-Dieselmotor treibt über ein Strömungsgetriebe (Wandler/Kupplung/Kupplung), Wendestufe und Rollenketten die beiden Radsätze an. Eine mechanische oder mit Druckluft betriebene Bremstechnik bestimmt die zulässige Höchstgeschwindigkeit und gleichzeitig die Baureihenzuordnung bei der DB ab 1968:
– Baureihe 321: Köf II, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, mechanische Bremse,
– Baureihe 322: Köf II, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, Druckluftbremse und
– Baureihen 323 und 324: Höchstgeschwindigkeit 45 km/h, Druckluftbremse.
Die anfangs noch mit mechanischer Bremse oder mit Druckluftbremse und für 30 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelieferten Fahrzeuge wurden später vielfach modernisiert, umgerüstet und in die Baureihe 323 eingeordnet.
Durch den rückläufigen Güterverkehr und Stillegungen wurden in den letzten Jahren zahlreiche Kleinlokomotiven der Baureihen 321 bis 324 entbehrlich und verschrottet. Ein Teil der Maschinen konnte jedoch auch an Dritte verkauft werden. 1992 zählten noch 199 Lokomotiven der Baureihe 323 und vier der Baureihe 324 zum Bestand der DB.

W. Glatte

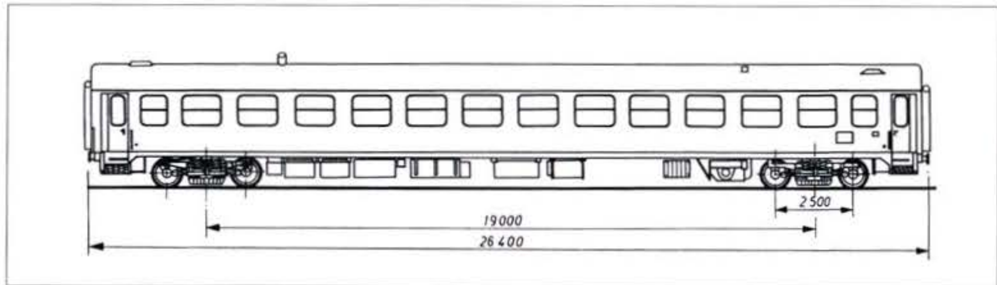


Vor zehn Jahren, am 25. April 1984, zählte die Lokomotive 322 175 zum Bestand des Bw Nürnberg.

Foto: Staudacher

WGmz 825

Zeichnung im Maßstab 1:240
Nenngröße 0: x 5,3; H0: x 2,76; TT: x 2,0; N: x 1,5; Z: x 1,09



Zur Bauart WGmz 825 der Deutschen Bahn zählen zehn Gesellschaftswagen der ersten Komfortstufe. Sie wurden ab 1981 für die Deutsche Bundesbahn gebaut und erhielten die Nummern 51 80 89-90651 bis 51 80 89-90660. Die mit einem Steildach ausgestatteten Fahrzeuge verfügen über einen Gesellschaftsraum, einen Elektroakustikraum, eine Toilette und eine Küche. Im Gesellschaftsraum können je nach Erfordernis bis zu fünf Tische für 30 Gäste aufgestellt werden. Hinzu kommen eine Bartheke und eine Sitzecke mit einem runden Tisch.

W. Theurich

Ausgewählte Daten:
Höchstgeschwindigkeit 200 km/h • Laufkreisdurchmesser 900 mm • Dienstmasse 49 t • Aborte 1 • Drehgestelle: Bauart Minden-Deutz 52 • Bremse: Bauart KE-GPR-Mg D

TRANSALPIN

Ein Wort – ein Zug. Im klassisch eleganten Stil der 60er Jahre. Auch heute noch topaktuell. Jetzt als Exklusiv-Modell von ROCO, exakt



im Maßstab 1:87. Mit fahrtrichtungsabhängiger Stromabnahme, 2 poliger Zugsammelschiene, elektrisch leitenden Kupplungen, Digitalschnittstelle und dem Flair des einzigartigen



Vorbilds. Ein besonders wertvolles Stück Modellbahn – nicht nur weil echtes Gold drin steckt. Ihr Fachhändler weiß mehr.



Art.-Nr. 43053 Set mit Triebkopf, Speise- und Steuerwagen,
Art.-Nr. 43054 Set mit Abteilwagen 1/2 Kl., Abteilwagen 2. Kl. und Großraumwagen 2. Kl.
Beide Sets zusammen ergeben die vorbildentsprechend 6-teilige Garnitur

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges.m.b.H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

